

A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS SZERVEZÉSI ÉS VEZETÉSI VÁZLATA

A kezdetektől a 19. század végéig

A közúti közlekedést azzal a pontosítással tekinthetjük egyidősnek az emberiség történetével, hogy az első utak az ivóvizekhez, a vadászó és halászó helyekhez vezető gyakran használt ösvények, csapások voltak. A döntő változás akkor történt, amikor őseink rátértek a földművelésre: bővítették a szerszámok körét, és megalkották a kerekes járművet. A kerék felfedezése az emberi haladás döntő jelentőségű eseménye volt, az állatokkal vontatott szekér pedig jelentősen megnövelte a szállítási teljesítményeket.

A rabszolgatartó államokban nagy vagyont halmoztak fel, és ez nagyszabású építkezéseket tett lehetővé, ami szükségszerűen maga után vonta a közlekedési eszközök fejlesztését is. A vas felfedezése után erre is megnyílt a lehetőség, és megkezdődött a korábbinál sokkal jobb minőségű szekerek tömeges gyártása. A közlekedés kezdetben ezekkel a járművekkel is a természetes utakon bonyolódott le. A féket ekkor még nem ismerték, ezért a lejtőkön lefelé csak nagyon óvatosan haladhattak. A kereskedelem fejlődése és a kialakuló államok igazgatása, védelme szükségessé tette a természeti akadályokat leküzdő, biztonságos műutak építését. Az ókori útépítésben az asszírok nyomán a perzsák, majd a rómaiak és a kínaiak jártak élen, de a legnagyobb mesterek a rómaiak voltak. A rómaiak öt évszázad alatt építették ki közel 300 ezer kilométer hosszú úthálózatukat, és kijavítottak, átépítettek sok régebbi perzsa, görög, egyiptomi és kelta utat is.

A római úthálózat és az egész közlekedési rendszer elsősorban katonai célokat szolgált, és annak tökéletesen megfelelt. A rabszolgaságra felépített társadalmi rendszerben azonban arra is szükség volt, hogy a provinciák terményeit a vízi közlekedés mellett a szárazföldön

is viszonylag gyorsan és biztonságosan lehessen a birodalom központjába, Rómába szállítani. Rómából a *Milliarius aureum*-tól (arany mér-földkő) a város kapuin át tizenhét útvonal indult ki az akkori világ minden tája felé. A birodalom útjain meneteltek a katonák, élénk forgalmat bonyolítottak le a kereskedők, és sok-sok ember azért közlekedett rajtuk, hogy úticélját elérve ügyes-bajos dolgait elintézzze. Kisebbségi távolságra a szegényebb emberek gyalog, esetleg számár vagy öszvér hátán utaztak. Lóval főként az állami posta futárai és a hírvivő küldöncök száguldottak, őket akadályozni főben járó vétség volt. A vagyonos polgárok és családtagjaik kocsin utaztak. Többfajta kocsit ismertek, de ezek közül a galliai eredetű *raedan* utaztak a legszivesebben. Ezt a kocsit használta az állami posta is. Igen kedvelt volt még az etruszk eredetű, kétkerekű *carpentum*, amin főként előkelő hölgyek utaztak. A nagyobb távolságra utazók négykerekű, zsámolyos kocsit vettek igénybe, amivel poggyászt is vihetek magukkal. Az utak gondozásáról és biztonságáról az állam gondoskodott. Az utak mentén az utasok kiszolgálását is ellátó lóváltó állomások voltak. A rómaiak hozták létre a közforgalmú közlekedés és útigazgatás első szervezetét, ami olyan kitűnően működött, hogy például Rómából Milánóba tizenegy nap alatt kényelmesen el lehetett utazni. A városok egyre növekvő forgalmát Julius Caesar i.e. 45-ben törvénnyel szabályozta. Megtiltotta, hogy Róma és a vidéki városok útjain a Vesta-szüzeket kívül bárki más a nappali órákban kocsival közlekedjen. A törvény értelmében azok az utazók, akiknek valamilyen városon át vezetett az útjuk, csak éjszaka kocsikázhattak át a városon. Ugyanez a rendelkezés a teherszállító társzekerekre is érvényes volt. Elképzelhető, hogy a súlyos terhekkal megrakott szekerek milyen dübörgéssel haladtak át a városok nem éppen sima, szűk utcáin, amit csak színezt a kocsisok kurjongatása. Ezért mondták akkor, hogy vagyonsba kerül Rómában az alvás.

Bármennyire gyűlöletesnek tartották a városban a nappali kocsikázást, előbb a császári ház kiváltságos hölgyei, később Claudius császár felesége részesült abban a kedvezményben, hogy ünnepnapokon kocsin közlekedhetett. Időszámításunk III. századában már a magasabb rangú császári tisztviselők is kocsin közlekedtek Róma utcáin.

Theodosius császár 438-ban közzétett törvénykönyvében szabá-

lyozta a járművek megterhelését. Többek között meghatározta, hogy a raedát nyáron nyolc, télen tíz öszvér húzhatja, a kisebb kocsik elé pedig három öszvér fogható. Azt is elrendelte, hogy a carpentumok legfeljebb három személyt vihetnek. A császár a jogszabály megsértőire súlyos büntetést szabott ki. Nemcsak azt a személyt büntették meg, aki a megengedettnél több terhet rakott a kocsira, hanem a rakodómunkásokat is. A szabad polgárok büntetése száműzetés, a rabszolgáké életfogytig tartó, bányában letöltendő kényszermunka volt.

A Római Birodalom rosszul termő, kopár területein élő emberek hamarosan ráeszméltek arra, hogy nyomorúságos életkörülményeiken úgy is segíthetnek, ha az átvonuló kalmárokat megtámadják és kirabolják. Az útonállók bandákba verődve, fegyverüket használva követték el rablásaikat. Az utazó kereskedők úgy próbáltak a támadók ellen védekezni, hogy az egy irányba haladó kalmárok egy csoportban utaztak, és fegyveres katonákkal vagy erős szolgálkkal kísérték magukat. Más módszerrel is megpróbálták az utakon rendet teremteni. Erre tett kísérletet Augustus császár is, amikor Sabinust, egy lovagrendi katonatisztet megbízott azzal, hogy számolja fel a banditizmust. Sabinus az elfogott útonállók közül a legtöbbet nyilvánosan kivégeztette. Ezzel a kegyetlen módszerrel sikerült egy év alatt a környezetében rendet teremteni, de birodalmi viszonylatban nem sikerült felszámolni az út menti kalózoakat.

A birodalom közlekedésében különleges helyet foglalt el a posta. Szervezete lehetővé tette a gyors utazást, többszöri lóváltással naponta akár kétszáz kilométert is megtehetett a hírvivő. A postaintézményt azonban nem a rómaiak találták fel, annak előzményei az ókorba nyúlnak vissza. Eleinte, amikor az emberek közötti gondolatközlés egyetlen módja a beszéd volt, a hírt nagyobb távolságra egymástól hallótávolságban lévő személyekből kialakított lánc segítségével juttatták el. Az ilyen távbeszélő fenntartásához ezrével kellett az embereket igénybe venni. A távolság áthidalásának fejlettebb módja volt, amikor a hírvivő ténylegesen megtette a hír küldője és a címzett közötti távolságot. Eleinte az uralkodók szolgálatában álló hírvivők teljesítették ezt a feladatot, később azonban az utak mentén állomásokat létesítettek. Az állomásra futva érkező hírvivő kezéből a váltótársa azonnal átvette a levelet, és szintén futva vitte a kö-



vetkező állomásig, ahol ő is továbbadta. A későbbi küldöncökről, akik már lóval közlekedtek, egy görög író azt írta, hogy *„semmi sem gyorsabb a világon, mint a küldöncök. Minden állomáson ló és lovas felváltatik, s útvonalon sem eső, sem fagy, sem hőség, sem sötétség nem akadályozza őket...”*.

I. Cyrus uralkodása alatt, i.e. 560-ban lovasküldöncök hozták-vitték a híreket a királyi városokba. Különösen a perzsa királyok trónra lépésének gyors hírül adása volt a legfontosabb feladatuk. A küldönc fáradt lovát útközben bárki lovával felcserélhette. A birodalom tartományainak 127 helytartóságában minden postaállomáson egy felügyelő és egy királyi postaküldönc teljesített szolgálatot. A felügyelő a megérkezett levelek átvételével és továbbításával foglalkozott. A perzsa birodalom felbomlása után a postaintézmény Egyiptomban és a többi keleti országokban működött tovább. A posta jelentőségét a rómaiak Egyiptomban ismerték fel, és már Julius Caesar foglalkozott annak a Római Birodalomban történő megszervezésével. Tervének megvalósításában korai halála megakadályozta, de fogadott fia, Augustus, miután magához ragadta a hatalmat, lerakta a posta alapjait. Az Augustus által szervezett hírvivő szolgálatot később továbbfejlesztették és utasok szállítására is alkalmassá tették. A közutakon egymástól meghatározott távolságban állomásokot létesítettek, ahol az előfogatókat (lovakat, öszvéreket) kicserélhették a pihent állatokkal. Egymástól nagyobb távolságra étkezésre, éjjeli szállásra alkalmas házakat is építettek, ahol a hivatalos küldött megvacsorázhatott, alhatott és pihent lovakkal folytathatta útját. Az állomásokon szolgálatot teljesítő postamesterek fő feladata az volt, hogy pihent lovakat, öszvéreket bocsássanak az utazók rendelkezésére. Ebben a munkában lovászok segítették őket, akik a futárokat is felsegítették a nyeregbe. A még jobb kiszolgálás érdekében több állomáson állatorvos, kocsimester és kerékgyártó is volt. Az állami posta alkalmazottainak jogában állt, hogy szükség esetén – a legnagyobb mezőgazdasági munkák idején is – öszvéreket, lovakat, sőt terhek szállítására ökröket is igénybe vegyenek. A postával sokszor egész légiókat szállítottak Ázsiába, majd ismét Galliába, mert a beszedett adóknak, a bányák pénzzé vert nemesérceinek a légiók védelme alatt kellett a kincstárba jutniuk. Magánosok a postát csak császári menlevél felmutatásával használhatták.

A postaintézmény fenntartására a császárok nagy gondot fordítottak, bár annak rendkívül nagy terhet jelentő költségeit a provinciák fedezték. A postaszolgálat olyan célszerűen volt megszervezve, hogy például Augustus a Kis-Ázsiából érkező tudósításokat húsz, a Pármából érkezőket öt nap alatt kapta meg.

Hadrianus császár (117–138), a nagy utazó, a helyszínen tanulmányozta a gazdasági kérdéseket és a nép anyagi helyzetét. Elhatározta, hogy az állami postát átszervezi, és az állomásokat az e célra szervezett császári hivatal főfelügyelete alá vonja. Elrendelte, hogy a postaállomásokon negyven ló és számár legyen különféle kocsikkal, a váltóállomásokon pedig ennek legalább a fele. A postajáratokat három csoportba sorolták, a közönséges, a rendkívüli (gyors) és a teherszállító járatok csoportjaiba. A postalegényeket katonai kiképzésben részesítették. Az állomásokon állatgondozók, az állatokat a kocsihoz vezető és befogó kísérők, istállófelügyelők, szekérkészítők, javítók és karbantartók voltak. A reform ellenére a postai szolgálat terhei továbbra is a vidéki és a tartományi községek lakosságát sújtották. Bár a Hadrianust követő császárok megpróbálták ezeket a terheket enyhíteni, de érdemleges javulást nem tudtak elérni. Severus császár (222–235) úgy próbálta a posta költségeit megnyugtatóan rendezni, hogy azt teljes egészében a császári kincstárra hárította át, de ezt sem neki, sem utódainak nem sikerült megvalósítani.

Az uralkodók hatalmának központosítása miatt egyre többen keresték fel hivatalos ügyeik miatt Rómát, és egyre nagyobb forgalmat bonyolított le a posta is. Az utazó hivatalnokok és a katonák az útvonalak mentén végigzsarolták a lakosságot, a településeket pedig annál nagyobb mértékben terhelték a posta költségei, minél közelebb volt Rómához. Ez végül oda vezetett, hogy a római birodalom felbomlásával megszűnt a kocsiposta intézménye is. Ezután a történelem háromszáz évig nem tett említést a kocsipostákról.

A Római Birodalom szétesése után Európában sok kis feudális állam alakult, amelyek képtelenek voltak a nagy területekre kiterjedő úthálózatot fenntartani. De nem is volt rá szükség, mert a távolsági szállítás csaknem teljesen megszűnt, még a középkor első évszázadaiban is jóformán csak a szomszédos települések között bonyolódott le. Ezekben az évszázadokban nemcsak a római úthálózat pusztult el, aminek anyagát sok helyen építkezéshez széthordták,

hanem a rómaiak szellemi öröksége is jórészt veszendőbe ment. Az út és hídépítés műszaki tudománya csaknem teljesen feledésbe merült, és a közúti közlekedés szervezettsége, rendszeressége is csak a XVIII. századtól kezdte elérni azt a színvonalat, amit a rómaiak egykor megvalósítottak. Az úthálózat rossz állapota azonban csak az egyik akadálya volt a közlekedésnek. További nehézséget jelentett, hogy a földbirtokosok a földterületükön átvezető utat saját tulajdonuknak tekintették, és a közúti közlekedésből a legnagyobb hasznot igyekeztek húzni. Ilyen meggondolással fejlődött ki a középkorban a vám-, út- és kíséreti jog, a fel- és lerakási jog bonyolult rendszere. A földbirtokosoknak érdekükben állt az utak rossz állapotban tartása, mert a talajérintési jog értelmében, ha az áru leesett a teherhordó állatról, vagy a kocsi feldőlt, eltört a kereke vagy a tengelye, az egész rakomány a föld tulajdonosát illette meg. A kapzsi földbirtokosok nemcsak az út javítását mulasztották el, hanem voltak, aki nagy köveket hordattak rá, vagy gödröket ásattak azért, hogy minél több baleset és nekik minél több zsákmányuk legyen. További akadályt jelentett az útkényszer. Ez azt jelentette, hogy a kereskedők csak a kijelölt útvonalon közlekedhettek még akkor is, ha sokkal rövidebb útvonalon is elérhették volna célállomásukat. Az útvonalakat úgy határozták meg, hogy a kereskedők a legtöbb vámso-rompót érintsék. Ha a kereskedő elkerülte a kijelölt útvonalat, vagy elkobozták az áruját, vagy fogságba vetették. De még ez sem volt elég! A vámok állandóan emelkedtek, a vámhelyek is szaporodtak, és a legkülönbözőbb okok miatt kellett egyre többet fizetni. Ilyen volt például, ha egy faluban megállt a kereskedő, a szállítmányért „raktárdíjat” és ezzel együtt „emelődíjat” kellett fizetni függetlenül attól, hogy sem raktározás sem rakodás nem történt. Mindezen túl úton-útfélen megjelentek a rablók is, akik ellen kénytelenek voltak fegyveres kísérettel védekezni. Ennek szintén megvolt a maga ára.

A Német-Római Birodalomban a postaszolgálat létesítése Francesco de Tassis nevéhez fűződik. Ennek előzménye az volt, hogy Maximilian császár tartózkodási helyéül Bécset választotta, fia Philipp pedig Burgundiát kormányozta. Maximilian azért, hogy fiával állandó összeköttetésben legyen, küldöncöket rendszeresítet, ami nagyon költséges volt. Már azon gondolkodott, hogy megszünteti a futárszolgálatot, amikor Tassis bemutatta lovas postaküldön-

cökkel történő postaszolgálati tervét. Tassis Bécs és Brüsszel között olyan postaszolgálatot szándékozott indítani, amit meghatározott díj ellenében magánosok is igénybe vehetnek, és azt is felajánlotta, hogy abban az esetben, ha ő és utódai a posta tulajdonjogát megkapják, kötelezi magát arra, hogy a császári rendeleteket díjtalanul szállítja. Maximiliannak megtetszett a terv és 1516-ban Tassist kinevezte németalföldi (később spanyol) vezérpostamesternek, aki ezután Brüsszel és Franciaország, Augsburg–Bécs–Tirol–Mantua–Velence és Róma között rendszeres postaközlekedést létesített. Tassis 1517-ben fiú utód nélkül halt meg, így rangját V. Károly királytól (1519–1556) egyik rokona, Tassis János kapta meg, aki ekkor a Thurn és Taxis nevet vette fel. Eleinte mindenki azt hitte, hogy ez az intézmény nem fog sokáig működni, de hamar belátták, hogy mennyire szükséges és hasznos. Ulrich würtenbergi herceg szintén felkarolta a Taxis-féle postát, és négy postaállomást rendezett be az országban, a postahivatalnokokat pedig különféle kedvezményben részesítette. Ekkor még a spanyol-brüsszeli posta hetenként egyszer közlekedett.

A postaküldöncök eleinte lóháton jártak. A postakocsik csak később, Zsigmond és Mátyás király idején közlekedtek először, rendszeres postaközlekedésről pedig csak 1522 után beszélhetünk, amikor megkezdődött a postahivatalok létesítése. 1580-tól kezdték berendezni a postákat Kölnytől Kreuznachig és Reinhausentől a majnai Frankfurtig. 1595-ben Rudolf császár és király (1576–1612) szerződést kötött a spanyol II. Fülöppel (1556–98) Magyarországra is kiterjedő új postahivatalok felállítására.

A harmincéves háború (1618–48) befejezése után szigorúan szabályozták a kocsik elé fogható lovak számát. A nemesember négy, a grófok és hercegek hat, az uralkodó ház tagjai nyolc lovat foghattak a kocsik elé, így már messziről látni lehetett, hogy milyen rangja van a kocsi tulajdonosának.

A német birodalom felbomlásának időszakában minden államnak jogában állt saját igényei, lehetőségei szerint postát berendezni, ami 290 év után a Taxis-féle posták monopolhelyzetének a végét jelentette. Az intézmény vezetői csak 1866-ban, háromszáz év után mondtak le jogukról, amikor Poroszország 3 millió tallérért megvásárolta és államosította a Taxis-féle postát.

A magyar fejedelmek és vezérek hírszolgálatát lóháton közlekedő futókövetek látták el. A futóköveti tisztség apáról fiúra szállt, és a családok ezért a szolgáltatásért meghatározott földterületen gazdálkodhattak. A hírvivők vezetői a fejedelem udvarában élő szabad tisztségviselők voltak.

A futóköveteknek eleinte nem voltak lóváltó állomásaik, de útközben bárki lovát elvehették, függetlenül attól, hogy hátas vagy szekeret húzó ló volt. Joguk volt még a szállást adó községektől élelmet, lovat és takarmányt igényelni.

A vármegyerendszer kialakulása után a vármegyéek ispánjai, továbbá az érsekségek, püspökségek és az apátságok szintén tartottak futóköveteket. A futárok vezetője a főhírnök volt, aki a vár állandó jellegű tisztjei közé tarozott.

A futókövekről az első írott törvényt Szent László 1093. évi dekrétumainak III. könyv 14. és 28. fejezete tartalmazza:

„14. fejezet

... Ha valaki futó követektől elhagyott lovat fog el, három hétig mutogassa a templomnál vagy a sokadalomban; és ha gazdája nem kerül, adja a király szedőjének...

28. fejezet

... Futó követ egy se merje a harmadik falun túl elvinni a lovat, és sem a templomba, vagy a püspök avagy ispán udvarába igyekvő emberek, sem papok vagy egyházi személyek lovát el ne vegye, szekerekből ki ne fogja...

1.§ Különb en akármicsoda lovat talál, elviheti, hogy a királykövet-sége hamarabb járjon.

2.§ Aki pedig a futó követet megveri, ötvenöt pénzzel, aki kantárszáron fogván visszatartóztatja tíz pengővel bünhődjék.”

Az ősi törvények szerint csak a fejedelem és a vezérek futóköveit illette meg az a jog, hogy lovat, élelmet és szállást ingyen követeljenek, de ezzel a joggal az ispánok futóköveit is éltek, ami az udvarnál állandó panasz tárgya volt. Kálmán király a futári szolgálatot 1096-ban tartott tarcali országgyűlésen a következők szerint szabályozta:

„Első könyv

36. fejezet

Hogy a király alá minden megyében lovat adjanak. Továbbá a költségekről, mit a nádorispántól kapnak. Mikor a király vagy a herceg valamely megyébe bemegyén, adjon a megye hadra való lovat alája.

1.§ Mely ha történetesen eldöglik, tizenöt pénz járjon érte a ló gazdájának; ha pedig megsérül valami módon, de nem halálosan, akkor a mondott árnak a felét adják a lóért.

2.§ Ha a végeken valami nagyobb dolognak cserdül híre, az ispán két követet négy hadra való lóval indítson a királyhoz, akik a maguk kenyeren elérkezvén, kérjék meg az ő útiköltségeket a nádorispántól, és megannyit kapjanak a visszaútra is.

3.§ Ha pedig lovaik eldöglenek avagy megsérülnek, annyi pénz járjon a lovakért, amennyit feljebb mondtunk.

4.§ De ha épen térnek vissza, egy hadjárat számba menjen útjuk.”

Két futókövetet nemcsak Kálmán király törvényében előírt esetekben küldtek őseink, hanem a hírszolgalat biztonsága érdekében minden olyan esetben, amikor fontosabb parancsról, üzenetről volt szó. A két futókövet külön úton haladt, elsősorban azért, hogy ha egyiküknek baja lenne, a másik biztos célba érjen. A másik ok az volt, hogy ha a király tartózkodási helye bizonytalan volt, egyszerre két helyen keressék. Az ország kormányzásában jelentős változást eredményezett az írásbeliség elterjedése. Először III. Béla király 1181-ben rendelte el, hogy az ő jelenlétében tárgyalts és eldöntött ügyeket „bizonyosságlevelekkel” erősítsék meg. Hamarosan azonban az is kiderült, hogy az írásbeliség bevezetése nem egyszerű feladat. Még a későbbi királyok is hiába erőszakolták, hogy a kancellária útján eldöntésre eléjük terjesztett ügyeket írásban adják be, nem sok eredményt értek el, mert például IV. Béla 1235-ben kiadott erre vonatkozó rendeletével szemben az 1267. évi országgyűlés kimondta, hogy a nemesek ügyei a királyi udvarnál folyamodvány nélkül intéztesse. Annyit azonban sikerült a királyoknak elérni, hogy a főbb hivatalokat vezető nemesekkel latin nyelven írásban érintkezhetek. Az írásbeliség terjedésével együtt megváltozott a hírvivők szerepe is. A korábbi futókövetek helyett, akik nemcsak élőszóval vitték a rendeleteket, hanem azokat meg is magyarázták, a végrehajtásukra uta-

sítást is adtak, már csak egyszerű levélvivőket alkalmaztak. Csak a hírszolgálat vezetői maradtak magasabb rangú tisztségviselők, akik ezen a feladaton kívül követségi tisztséget is elláttak.

Az Árpád-házi királyok alatt a trónvillongásokat kihasználva előbb a nemesek, majd a városok és egyes falvak is igyekeztek megszabadulni a futároknak nyújtandó szállás, ételmezés és lóváltás terhe alól. A tiltakozás eredménnyel járt, mert előbb az 1222. évi, majd az 1231. évi aranybulla az egyházak és a nemesek jószágait, falvait mentesíti a király embereinek megszállása, ételmezése és lóval való ingyenes ellátási kötelezettsége alól. Több város kapott kiváltságlevelet (pl. 1209-ben Krakkó, 1230-ban Szatmár, 1234-ben Verőce). Ilyen körülmények között már nem a futárok választották meg azt a helyet, ahol pihenőt tartanak, lovat váltanak anélkül, hogy fizetnének érte, hanem útközben kellett olyan helyet keresniük, amelyikre még nem terjedt ki a kiváltság. Ilyen hely pedig egyre kevesebb volt az országban, így a futárok közlekedése egyre súlyosabb terheket rótt az udvarra. A költségek csökkentése érdekében a királyok a gyakran használt útvonalak mentén lévő városokat és községeket arra kötelezték, hogy a futárok részére ellátást és lovakat biztosítsanak anélkül, hogy azért fizetnének, és ezért ellenszolgáltatásként más kiváltságokkal és előnyökkel kárpótolják őket. Egyre ritkábban küldtek két futárt. Az állandó útvonalak mentén szinte észrevétlenül jöttek létre a lóváltó állomások.

Mátyás király sokat utazott az országban, és a szájhagyomány szerint idősebb korában sokat szenvedett a köszvénytől. Betegsége miatt a hátsólónál és a korabeli szekereknél kényelmesebb közlekedési eszközre volt szüksége. Ez volt oka annak, hogy Kocs község szekérszerkesztőivel saját utasításai alapján kényelmes, új típusú szekeret készíttetett. A kocsi szekér (azaz a *kocsi*) egyre nagyobb teret hódított és átalakította a korabeli utazási szokásokat is.

A kocsi elé három lovat fogtak egymás mellé, és eleinte lóváltás nélkül, nagyobb pihenőkkel, később a meglévő lóváltó állomásokkal felszerelt útvonalon éjjel-nappal közlekedtek. A kocsi belsejében szíjakra felfüggesztett, vesszőből font kosár volt. A hátsó ülésen két személy, velük szemben, a kocsisnak háttal egy személy ülhetett. A kocsiban minden utas részére báránybőrből készült, pehellyel töltött hosszú párna volt. Esős időben ponyvát tettek a kocsi fölé.

1485-ben, amikor Mátyás király Budáról Bécsbe helyezte át székhelyét, kocsipostát rendszeresített a két város között. A posta állomásai Buda, Barok, Kocs, Győr, Óvár, Bruck és Bécs voltak. A lovakat minden állomáson abrakoltatták, és Győrben váltották is. Később ez úgy módosult, hogy nyáron egyszer, télen kétszer volt lóváltás. Kétségtelen, hogy a XV. és XVI. században a budai–bécsi kocsiposta Európa leggyorsabb (egy nap és egy éjjel tette meg az utat) és legkényelmesebb közlekedési lehetősége volt. Az utazó ételt, italt, ruhát, sőt még ágyneműt is vihetett magával. Itt találkozunk először a hálókocsi őseivel. Mátyás király a bécsi úton kívül az ország más főútvonalain is létesített kocsipostát, de halála után azok sorra megszűntek.

A mohácsi vész után, 1526. november 10-én a székesfehérvári országgyűlés Szapolyai Jánost, december 16-án a pozsonyi országgyűlés Habsburg Ferdinándot választotta magyar királlyá. Utóbbtól azt remélték, hogy német segítséggel megvédi a töröktől az országot. I. Ferdinánd jól ismerte az Ausztriában rendszeresen közlekedő postaintézmény szolgáltatásait, ezért 1527-ben Taxis Mátyást, Taxis Antal fiát azzal bízta meg, hogy Béctől Budáig szervezzen postavonalat. Taxis ezt a vonalat tíz állomással, osztrák postamesterekkel hamarosan megnyitotta, de a postamesterek havi 12 forint fizetését sem az osztrák, sem a magyar kincstár nem akarta kifizetni, mert az osztrák kincstár magyar, a magyar kincstár pedig idegen tisztviselőknek tekintette őket. Végül 1531-ben a király parancsára az udvari postamestertől kapták meg a fizetésüket. Ez az állandónak tekintett posta azonban hamarosan hadi jelleget öltött, mert a rendek nagyobb része Szapolyai Jánost ismerte el királynak, aki ellen Ferdinánd 1527–28-ban még szerencsével vívott háborút, de 1529-ben Szapolyai – Szulejmán szultán segítségével – elfoglalta Budát és Esztergomig nyomult előre. A törökök elől a postamesterek is elmenekültek. A Ferdinánd birtokában maradt országrész fővárosa Pozsony lett. 1530-ban az udvari postamester Bécs és Pozsony között újból elindította a rendszeres postajáratot.

A törökök visszavonulása után a két király háborúja döntő győzelem nélkül folyt 1538-ig, a váradi béke megkötéséig, amely az országot a tényleges birtoklás alapján osztotta fel. A békekötés után a hadiposta megszűnt.

A folyamatos háborúk és a Ferdinánd uralma alatt álló magyar terület állandó változása miatt a Taxis család lemondott az egyre inkább hadi jellegű postavonalakról. 1558. október 1-től a bécs–komáromi és pozsony–kassai útvonalat csak adminisztrálásra adták át Paar Péter pozsonyi postamesternek, akivel szemben a főpostamesteri jogot sem gyakorolták.

1560-ban Taxis Kristóf bécsi udvari főpostamesteri tisztségétől végleg megvált, így az összes magyarországi postavonalak kikerültek a Taxis család igazgatása alól.

Amikor Paar Péter átvette a felső-magyarországi és a dunai fővonal vezetését, az országban a hírszolgálat négyféle vezetés alatt állt:

1. a pozsonyi postamester igazgatta a pozsony–kassai és bécs–komáromi postavonalakat;
2. a bécsi főpostamester vezetése alatt állt a bécs–nagykanizsai, a bécs–körmendi és a marburg–szigetvári postavonal;
3. az erdélyi fejedelem igazgatása alatt állt az erdélyi futárintézmény;
4. a török basák kormányzása alatt álltak a területükön működő lovas hírvivők.

A Paar Péter igazgatása alatt álló területeken éppen úgy, mint a dunántúli postáknál az 1535-ben hatályba lépett Postordnung (Postai Rendtartás) írta elő a postaközlekedés és kezelés rendjét. A rendtartás szerint a posta élén az udvari postamester állt, az egyes állomások postamesterei az udvari postamester, Magyarországon Paar Péter pozsonyi postamester felügyelete alatt álltak. A postamester feladata volt, hogy ügyes, jámbor és őszinte postalegényeket alkalmazzon. A postalegények a császári színeknek megfelelő ruhát viseltek, és a császár címerét hordták. A postalegényeknek mindig indulásra készen kellett állni, postacédulával (óralevéllal) indították őket. A leveleket állomásonként külön-külön viaszvászonba csomagolták, vagy zsákba tették, amit postacsomagnak (ma levélzárlatnak) neveztek. Ezeket a csomagokat a postamester saját pecsétlenyomójával lepecsételte, hogy útközben fel ne bontsák. A postalegények csak nappal közlekedtek. Nyáron naponta legalább hét, télen hat mérföldet kellett lóháton megtenniük (1 mérföld = 7,5 km).

Kétféle postamenet volt: az egyik az *ordinaria*, amely meghatározott útvonalon, előírt menetrend szerint közlekedett, másik a *staféta*, ami sürgős levéllel alkalmasszerűen indult. Az ordinária menetben a

postalegények mindig a két egymás mellett lévő postaállomás közötti út felénél találkoztak, ott kicserélték küldeményeiket és visszatértek a kiinduló állomásukra. Útközben a postacsomagot nem bonthatták fel, bárki kérte azt. A postamester az elindulás és visszaérkezés napját és óráját a postacédulára pontosan feljegyezte. A lovas futárok rendes postajáratban hetente kétszer közlekedtek. A posta főútvonalából kiágazó helyekre szóló leveleket csak a rendeltetési helyhez legközelebb lévő postaállomásig szállították, innen már a postamester gyalogos vagy lovas postalegénnyel küldte tovább. Arra is volt lehetőség, hogy a feladó saját futárral, de postalovak igénybevételével, éjjel-nappal, váltott lovakkal küldje levelét.

Utasokat a posta eleinte csak lóháton szállított, később azonban lehetőség nyílt állomástól állomásig kocsival történő személyszállításra is. Az utas az állomáson vagy a saját, vagy a postamester kocsija elé postalovat kapott egy postalegénnyel együtt, aki a kocsis volt és kezelte a kitérésre felszólító postakürtöt. Ennek az utazásnak az volt a hátránya, hogy az utas soha nem tudta, hogy a következő állomáson lesz-e szabad ló, mikor folytathatja útját és mikor ér célállomására. Ilyen körülmények között a postamesterek is nagyon örültek 1749-ben Mária Terézia azon rendeletének, amelyben előírta, hogy a postaigazgatás az utasok, a csomagok és a pénzküldemények szállítására egy évi próbaidőre Bécs és Brünn között postai gyorskocsi (*delizsánsz*) közlekedést rendezzen be. A Lilien báró indítványára elrendelt új közlekedési eszköz hamarosan olyan népszerű lett, hogy még abban az évben Prága–Bécs és Bécs–Linz között, hazánkat érintően 1750-ben Bécs–Buda–Temesvár–Nagyszében útvonalon, 1752-ben pedig Bécs–Buda és Bécs–Pozsony között is beindították a járatokat. A posta delizsánsza Bécs és Pozsony között naponta, Bécs és Buda között hetenként egyszer közlekedett. Utóbbi viszonylatban eleinte hétfőn reggel nyolc órakor indult Bécsből, és szerdán délelőtt érkezett Budára. Innen vasárnap reggel nyolckor indult vissza, és kedden délelőtt érkezett Bécsbe (1. ábra).

Az intézmény fejlődését Mária Terézia 1750. augusztus 5-én kiadott pátensével úgy biztosította, hogy elrendelte: minden pénzküldemény és minden 20 bécsi fontig terjedő súlyú árucsomagot, olyan helyek között, ahol delizsánsz közlekedik, kizárólag postakocsival szállíthatnak, az ez ellen vétők pedig pénzbírságot fizetnek.

Magyarországon 1820-ban már minden fontosabb országúton közlekedett delizsánsz.

1823-ban lovag Ottenfeld Miksa, a bécsi kocsiposták igazgatója azt javasolta, hogy a nehéz delizsánszok mellett a főbb útvonalakon öt utas szállítására alkalmas könnyű szerkezetű gyorskocsikat nemcsak nappal, hanem éjjel is váltott lovakkal közlekedtessenek.

Milyen lehetett akkor Európában postakocsin utazni? A korabeli Vasárnapi Újság a spanyol viszonyokat így mutatta be:

„Az utas kénytelen bevárni, míg annyi útitárs akad, amennyit a rendőrileg megállapított szabályzat megkíván, hogy a postakocsi útnak indulhasson. Ha a postakocsi megtelt a kívánt számú s mindenféle állású s rangú utasokkal, akkor közéje ékelheted magadat mindenféle útitársakon kívül mindenféle bőröndöknek, ágyneműnek, kutyáknak, töltött puskáknak s pisztolyoknak, ládáknek, éléstarisznyáknak és zsákoknak, elszánva magadat, hogy meg se moccansz a legközelebbi állomásig. A város rossz kövezetén végigdöcögve, jobbra-balra inog a néha emeletes jármű, mindig azzal fenyegetve, hogy az utca egyik vagy másik falának nekitámaszkodik. S a bajban éppen az a vigasztalás: az utca oly szűk, hogy a kocsi föl nem dülhet benne.

Vége sok zakkanókon keresztül kijut a kocsi a városból. Kiér a szabadba s a mayoral (kocsis) káromkodásai között – megáll. A vörös, sárga, kék vagy fekete hámmal folszerszámozott tíz vagy tizenkét öszvért most fogják tulajdonképpen a kocsi elé, megrakván őket gondosan messze hangzó csengőkkel. S itt történik aztán, hogy még egy egész sereg új útitárs rohanja meg a kocsit, – lévén azon még olyan fölfedezetlen utazóhelyek, melyekről semmit sem tud a policáj, csak a kocsisok és a kocsivezetők ismerik. Azokat aztán megszállja a hívatlan raj, mit sem törődve vele, hogy azok az utasok, akik azt hitték, hogy immár az egész kocsit kibérelték, elférnek-e tőlük valahogyan. Kivált a kocsi tetőzete az, melyet bevesznek ostrommal. Ott aztán fekvé, ülve lábaikat lelógatva elférnek az új pasasérok a képzelhető legkisebb helyen, s ki se mozdítja belőle semmi hatalom, ha csak a fölfordulás nem.

A tele kocsi a postaháztól elindulás óta nem lett ugyan nagyobb, de a közönsége útközben annyira szaporodott, mint útközben volt s most megindult nagy nehezen.

Nyárközép van. Az országút egy lábnyira apró, sárga süppedő homokkal van beborítva, mely szépen egyenesre takarja el az alatta rejtőző kátyúkat és zakkanókat. Az ősztércek patái alól sűrű porfellegek emelkednek elő, olyatén fátyolt húzva föl az utasok szeme elé, hogy az első néhány pár ősztérzt eltakarja előlük, s a kocsi hol jobb, hol baloldali kerekeivel zökken a homok alatti mélyedésbe. A szegény utas görcsösen kapaszkodik ülésébe, noha tudja, hogy ez a műtét nem fogja őt megmenteni a fölfordulás műtététől. A kocsi ingadozása és himbálása oly borzasztó, hogy az ember mindenre inkább gondol, mint arra, hogy a szép természetet, kilátást, vidéket élvezze. De a tíz ősztérz csak halad tovább, vonszolva maga után a négykerekkű sárga építményt, nem törődve vele, ha ízzé-porrá is törik mögöttük. S mi a köszönet, hogy ily lelkiismeretesen járnak el? Az, hogy a mayorral, aki fönn ül, félig állva a bakon, ügyesen kezelt rettentő hosszú ostorával a füle közé cserdít, hol az egyiknek, hol a másiknak.

Az előfogat mellett lovon nyargaló << zugal >>, egy erős, tagbaszakadt fiatal fickó, az ostort fogja meg és a nyelével üt a szegény állat hátára, vékonyára, fejére, ahol éppen éri, – bizony nem igen válogatja. Ha az ostornyél sem használ, akkor köveket szed fel az útfélről, s azokat vágja a nyomorult párákhoz, úgy biztatja, illendő káromkodások kíséretében.

Ha a postakocsi valamely falun megy keresztül, akkor a falunak reményteljes egész ifjúsága előcsődül, s botokkal, furkókkal, kövekkel rohanja meg az ősztérteket, s úgy kíséri nagy örömmiadallal jó fél óra hosszáig. Így hát galoppban hempereg a kocsi odább. De ha még ennyi jó indító erő sem használ, ott van még egy kitűnő rugó, a << delantero >>, aki előtte lovagol a kocsinak s nincsen egyéb gondja, mint az első pár ősztérzt szemmel tartani s azt hol csitítani, hol gyorsabb ügetésre biztatni, már a maga módja szerint.

Ezeknek az állatoknak a kitartása csodálatra érdemes. Más tisztességes vontató állatoknak ily bánásmód alatt össze kellene roskadni. Hanem az is igaz, hogy az előfogatot minden állomáson újjal cseréli föl, nem úgy, mint kegyetlen kísérőit, kik két-háromnap ilyen utat tesznek meg porban, égető hőségben, folytonos izgatottságban, szüntelen mozgásban, – egy darab kenyérhéj s néhány korty víz mellett. Nem úgy van ott, mint nálunk, ahol busásan kijárja a borraváló. Itt, ha kap is a kocsis vagy a kocsi bármely kísérője egyik-másik

utastól valamit, nem issza meg, hanem viszi haza a feleségének, gyermekeinek.”

A hasonló utazási körülményeken akart változtatni Ottenfeld, akit az udvari kamara először kinevetett, majd megengedte neki, hogy saját költségén közlekedtesse egy kísérleti kocsit. A siker a vártnál sokkal nagyobb volt, ezért hamarosan az összes személyszállító járatot az új közlekedési eszközzel váltották fel. A forgalom hamarosan olyan mértékben megnövekedett, hogy a rendelkezésre álló eszközökkel már egyre nehezebben lehetett lebonyolítani. A postaállomásokon a szükséges lómenyiség elhelyezése, tartása szintén egyre nehezebben volt megoldható. Ezekben az években kezdődött meg Európában a vasútépítés, és a vasút a legfontosabb útvonalakon hamarosan átvette a személy és áru fuvarozást.

A közutakon a postakocsikon kívül Európa-szerte egyre több viszonylatban megjelentek a vállalkozók által közlekedtetett személyszállító kocsik, hazánkban a bérelhető könnyű parasztszekér is, és előbb-utóbb ezek közlekedését is szabályozni kellett. A postakocsik közlekedésének módját, igénybevételeének lehetőségét, az utazásban részt vevő személyek magatartását már korábban körültekintően szabályozták (2. ábra).

A postakocsi lovait a postalegény hajtotta, akit hajtókönyvvel és óralevéllal láttak el az útközbéli késedelmek, esetleges károk utólagos ellenőrizhetősége céljából. A postalegényért a postamester felelősséget vállalt. A kocsiposta fontos eszköze volt a *postakürt*, aminek a hangjára minden járműnek az út szélére kellett húzódnia, vagy félre kellett állnia, hogy a posta akadálytalanul haladhasson célállomása felé. A postakürtöt kizárólag a posta használhatta, a jogtalan használókat súlyosan megbüntették. A posta vezetősége közel harminc pontból álló szabályzatban írta elő a postakürt használatát. A szabályzat szerint hat hónap alatt nyolc kürtjelet kellett megtanulni (3. ábra). Ha valaki ezen időn belül a kürtjeleket nem tanulta meg, az igazgatóság döntött a legény megtartásáról vagy elbocsátásáról. A szabályzat egyik pontja szerint az a postakocsis, aki a „*postakürtjelek fúvásában hanyagnak találta, vagyis hamis jeleket fúj, 18 kr. pénzbürségben marasztaltatik el; ismételt esetben e bürség háromszorosára emeltetik*”. Ugyanilyen bürséggel sújtották azt a postakocsist is, aki „*városokon és népes helyeken*” ostorpattogtatással

hajtott keresztül. A kocsipostai rendtartás pontosan meghatározta az elveszés, a csonkítás és a sérülés fogalmát is. A személyszállítással kapcsolatban többek között előírták: *„olyan beteg egyéneknek, kiknek állapota a többi utas terhére válhatnék a kocsipostával való utazás meg nem engedtetik... Kivéve, ha valamely családhoz tartoznak, mely a kocsi minden helyéért az egész vonalra a tarifaszzerű illetéket megfizeti... Vakoknak az utazás csak vezetővel engedtetik meg.”* Annak, aki útközben betegedett meg, az utazást meg kellett szakítania. Kutyát a kocsiba vinni nem volt szabad, a dohányzás pedig csak *„jól elzárt”* pipából a többi utas beleegyezése esetén volt megengedett.

A postavezető altiszteknek, a postakocsisoknak és más, a posta-intézménynél alkalmazott szolgáknak szigorúan előírták, hogy az utasokkal szemben előzékenyen, szerényen és tisztességesen viselkedjenek, de ugyanezt az utasoktól is elvárták a posta alkalmazottaival szemben. A postaintézet igyekezett a szolgálatot minél jobban ellátni, de a közbiztonság ezt nem mindig tette lehetővé. Kiépítetlen utak hiányában pusztákon, elhagyott vidékeken a kerékagyig sárba süllyedt postakocsit könnyűszerrel kirabolták az ott ismerős útonálló, betyárok. Az utasok el sem tudtak menekülni, kísérőikkel pedig könnyen elbántak a támadók. Ilyen okok miatt látott napvilágot 1859. november 2-án a 6223. sz. miniszteri rendelet, amiben többek között előírták, hogy *„a postaigazgatóságoknak a különféle postajáratokkal szállított küldemények biztonságára ügyelni kell; ha tudomására jutnak vagy ha följelentik, hogy veszély van, a megfelelő intézkedéseket meg kell tenniük, ha az utakon rablótámadásoktól lehet tartani, minden késedelem nélkül és a megfelelő módon kell a közlekedés érdekében a szükséges lépéseket megtenni.”*

Ennek ellenére a korabeli adatok szerint 1868-ban csak Szeged környékén 7 postarablás történt, és ezek során 3 postakocsis és 2 kísérő vesztette életét. Magyarország területén 1874 és 1881 között 75 postakocsit raboltak ki, az áldozatul esett postalegények és kísérők száma megközelítette az 50-et.

A postakocsisok teendőit szolgálati könyvben írták elő:

- a postakürt-jeleket ismerni és helyesen alkalmazni kell;
- a lovakat a kocsi a bakról hajtja... Nem szabad a lovak hajtását az utasoknak vagy azok cselédségének átengedni;
- a postakocsisnak mindig, de főként éjjel a legnagyobb elővigyá-

zattal kell hajtani... Az út megrövidítéséért nem szabad mellékútra térnie... Lehetőleg az út közepén kell hajtania;

- zivataros időben lassan kell haladni, szükség esetén pedig megállva be kell várni annak elvonulását;

- a posta előtt minden kocsisnak ki kell térnie, a kitérésre a postakocsisnak a postakürttel jelt kell adnia;

- ha a postakocsis útközben gyanús egyéneket vagy gyanút keltő jelenséget vesz észre, ezt a postaaltisztnak, illetőleg az utasoknak jelenteni tartozik, s azután ezek utasításaihoz kell alkalmazkodnia. Ha ellenben egyedül van, lélekjelenlétet kell tanúsítania, ügyesen a veszélyből kisiklania és a tapasztalatokat a legközelebbi előjáróságnak s a postaállomásnak jelenteni kell;

- a postakocsisnak az út, a karfák és a hidak állapotára is ügyelnie és az észrevett hiányokat a legközelebbi állomáson jelenteni kell;

- ha a postakocsist útközben valamely akadály gátolná előrehaladásában, vagy a rábízott küldeményeket veszély fenyegetné, kötelessége a legközelebbi községi előjáróságnál segílyt keresni;

- a levélpostának és stafétának kocsin való szállítása alkalmával a postakocsisnak a kocsira utast felvenni szigorúan tiltva van, az ez ellen cselekvő postakocsis 1-5 frt. bírsággal, ismétlődő esetben 1-3 napig tartó börtönnel és a körülmények szerint a szolgálatból való elbocsátással büntettetik;

- a postakocsis egy fél óráig tartozik az utasra várakozni, ha azonban tovább kell az adott első jel után várakoznia, az utas minden fél óráért az egész fogatért járó hajtó és ostorpénznek 1/4 részét tartozik a várakozásért megfizetni.

A kísérő postaaltisztek munkaköri teendőit is előírták:

- legfontosabb feladata a postaaltisztnak a reá bízott küldemények fölött az átvétel pillanatától az átadásig való leggondosabb és szakadatlan őrködés... Rendkívüli, ezen utasításban nem foglalt, előre nem látott esetekben tájékozottságot, körültekintést és eltökéltséget kell tanúsítania;

- minden postaaltiszt még a következő szerekkel láttatik el: egy karddal és egy pár pisztollyal, védőfegyverül rablótámadások esetére. A fegyvert útrakeléskor tartozik jól megvizsgálni és a pisztolyokat minden hóban újonnan megtölteni, mely célra az altiszt évenként 2 frt. 10 kr. töltényátalányt kap. A fegyvereket a kocsiban az

ülés mellet úgy kell elhelyezni, hogy azok kéznél legyenek, hogy gyorsan használhassa;

- a postaaltisznak a kocsi első, nyitott részében bal oldalon kell helyet foglalnia, ha a kocsipostához katonai fedezet rendeltek, a kísérőül kirendelt katona a postaaltiszt mellett kap helyet, kivéve, ha más intézkedés nem történt volna;

- a postának minden más szembejövő vagy előtte haladó jármű a postakürttel adandó jelre kitérni tartozik... Könnyű jármű azon nyomot, amelyen a posta halad, egészen elhagyni köteles. Ha valamely jármű ezen intézkedésnek nem tenne eleget, sem a postakocsinak, sem a postaaltisznak nem szabad verekezésbe vagy veszekedésbe keveredni, hanem az illető fuvaros nevét, lakását az útkapároktól, rendőroktól stb. vagy másképpen meg kell tudni és a legközelebbi postahivatalnál följelenteni, hogy a kitérni nem akaró ellen az illető politikai hatóságnál a szabályszerű eljárás megindíttassék;

- ha a kocsipostát az úton rablók támadják meg, a postaaltisznak szükség esetén fegyverét kell használnia, ezt azonban csak ellenfegyverül szabad igénybe vennie. Ha a kirablás valóban megtörténik erről az altisznak legelőször a legközelebbi rendőrséget kell a rablók üldözése végett értesítenie, valamint a legközelebbi községi előljárásnál kell jelentést tennie, nemkülönben a legelső postaállomást kell értesítenie. Ha ez további veszély nélkül nem történhetik, a postaaltisznak a kirabolt kocsinál a tett helyén kell maradnia, hogy a nyomozások és tényálladékok föl vételénél jelen lehessen...

A közutak építésével, fenntartásával, műtárgyaival és a rajtuk közlekedő járművekkel kapcsolatban 1888-ban jelent meg A. Debauve A közutak című könyve (fordította Szily Jenő).

A következő oldalakon kivonatolva közöljük az 1851. május 30-i törvény végrehajtása tárgyában az útrendőrségről és a nyilvános személyszállításról 1882. augusztus 10-én kiadott szabályrendeletet.

1. CÍM

Minden kocsira érvényes rendeletek

1. *cikk* – A kocsitengely 2,5 méternél nem lehet hosszabb...

2. *cikk* – Különösen tiltva van a púposfejű abroncsszegek használata...

3. *cikk* – A befogott lovak száma:

1. A teherkocsiknál, ha az két kerekű, legfeljebb 5, a négykerekűeknél 8 lehet...

2. A kétkerekű személyszállító kocsiba 3, a négykerekűbe 6 lónál több nem fogható be.

4. *cikk* – Tetemes súlyú tárgyak szállítása alkalmával a mérnök vagy útbiztos javaslatára az illető megyefőnök kivételesen nagyobb számú fogatokat is engedélyezhet...

5. *cikk* – Kivételesen meredek vagy szokatlanul hosszú kapaszkodók esetén a harmadik cikk határozatai nem érvényesek...

6. *cikk* – A lovak számát meghatározó szabályok havas, ónos, síkos időtartamára nem érvényesek.

7. *cikk* – A közmunka miniszter kijelöli azokat a megyéket, amelyekben a hóolvadás idején az állami és a megyei közutakon felállított sorompók zárásával a forgalom megállítható... A sorompók zárását és nyitását a kerület mérnökének és útbiztosának jelentése alapján a kerület elöljárója rendeli el, a rendeletet a községházán kifüggesztik és kihirdetik... Hóolvadásos, lágy időben a sorompók zárásakor is közlekedhetnek:

1. a gyors málha-kocsik;

2. a rugós, de nyilvános személyszállítással nem foglalkozó utazó kocsik;

3. az üres kocsik;

4. kövezeteken a terhes kocsik is, de ha kétkerekűek, csakis egylovas fogattal, a négykerekűek csak kettősfogattal;

5. kavics műutakon terhes kocsik is, de két kerékkel csakis kettős, négy kerékkel csakis hármass fogatban.

8. cikk – Függő hidakon való átkelésnél lépésben kell hajtani; a kocsik vagy fuvarosok tartsák a gyeplőt vagy a kantárt, míg a kalauzok és a postalegények maradjanak a helyükön ülve... Az olyan kocsinak, melybe öt lónál több van befogva, nem szabad a híd padlózatára már rálépni, ha azon már van olyan kocsi, amelybe öt lónál több van befogva...

9. cikk – Más kocsik közeledtével a fuvarosok és kocsisok jobbra tartoznak hajtani akként, hogy a műútnak legalább a felét szabadon hagyják...

10. cikk – Tilos bármely befogott kocsinak a nyilvános utakon ok nélkül hosszabb ideig megállni, vagy bármely fogat nélküli kocsit azon hagyni.

2. cím

A nem személyszállító kocsikra vonatkozó rendeletek.

11. cikk – A kocsikat 2,5 méternél szélesebben megrakni nem lehet. Nagy terjedelmű tárgyak szállításánál a megyefőnök engedélyét ki kell kérni... A mezőgazdasági kocsik a majorból a földekre, vagy innen a majorba, piaci vásárookra a termények hordása esetén a terhelés módjára vonatkozó szabályok alól ki vannak véve...

12. cikk – A lovak szerszáma vagy más igavonó barmok járma a körmük legkülső szélétől mérve 90 centiméternél szélesebbre ne álljon ki...

13. cikk – Ha egymás után több kocsi halad, azokat csapatokba kell osztani, a négykerekű egylovasokat legfeljebb négyenként, a kétkerekű egylovasokat legfeljebb hármanként s ha egyenként mindegyikbe egynél több ló van befogva, úgy legfeljebb kettesével menjenek egymás után. Az egyes csapatok között 50 méternél kisebb köz ne legyen.

14. cikk – A fuvarosok és csapatvezetők a lovakat vagy igavonó barmaikat ne hagyják magukra, és helyükről, ahonnt a fogatokat kormányozzák, soha ne távozzanak el. Egy vezetőnek négynél több egylovas négykerekű kocsit kormányozni nem szabad, szintúgy háromnál több egylovas kétkerekűt sem. Ha a kocsiba több mint egy ló van befogva, akkor mindegyik kocsinak külön vezetője legyen...

15. cikk – Az egyes kocsik úgy mint a kocsi-vonatok, éjnek idején csakis a vonat elejére kifüggesztett és meggyújtott lámpással közlekedhetnek...

16. cikk – A nem személyszállítással foglalkozó kocsitulajdonosoknak szekereik bal oldalán fémtáblácskát kell kiszögelni, amelyen 5 milliméteres betűkkel ki kell írni a tulajdonos nevét, foglalkozását és a község, kerület, megye nevét. A táblát tisztán, olvashatóan kell tartani...

Ez alól kivételt képeznek:

1. az utazó, de nyilvános személyszállítást nem űző magánkocsik;
2. a postaigazgatás málha- és egyéb kocsijai;
3. a hadügyhöz és tengerészethez tartozó tüzérsekok, taligák és társzekerek;
4. a földműveléshez használt kocsik a majorok és a földek között való közlekedés esetén...

3. CÍM

A személyszállító nyilvános kocsikra vonatkozó rendelkezések.

17. cikk – A rendes menetben közlekedő nyilvános kocsik vállalkozói bejelentik telepük helyét, valamint a helyet, ahova közlekednek, a rendes állóhelyet, az indulás és az érkezés napját, óráját. Bármilyen változás új bejelentés kötelezettsége alá esik...

18. cikk – A bejelentés után a főnök vagy helyettese azonnal intézkedik a kocsi megvizsgálása iránt... A vizsgálat célja annak megállapítása, hogy a 19-29 cikkekben előírtakkal általában megegyeznek-e, nincs-e olyan szerkezeti hiba, ami balesetet okozhat... A vizsgálat bármikor megismételhető...

19. cikk – Az engedélyirat bélyegilleték alá esik...

20. cikk – A nyilvános kocsik nyomszélessége legalább 1,65 méterben állapíttatik meg a kerék talpának közepéig mérve...

21. cikk – A közhasználatra szánt négykerekű kocsik tengelyeinek távolsága egymástól legalább a kocsi felső hosszának felét tegye, 1,55 méternél azonban csekélyebb nem lehet...

22. *cikk* – A közhasználatra szánt kocsi magassága az alaptól egész a rakomány legfelső éléig számítva a négykerekű kocsiknál legfeljebb három méter, a kétkerekű kocsiknál 2,6 méter lehet... A magasságot mindenkor a kocsi közepén a kocsi hosszában a rakomány tetejére fektetett öntöttvas szorító rúd határozza meg... A kocsitakaró ponyvának sem a rakoncákat sem a szorító rudat eltakarni nem szabad. Tiltva van bárminő tárgyat a kocsi tetején elhelyezni...

23. *cikk* – A társas-kocsik a következő feltételeknek feleljenek meg:

- egy-egy ülőhely középszélessége 0,48 méter,
- az ülőpadok szélessége 0,45 méter,
- a padok köze 0,45 méter,
- a belső hátsó ülés és a kocsi eleje közötti tér 0,35 méter,
- a belső fedélmagasság a kocsi fenekétől számítva 1,4 méter,
- az ülések magassága vánkossal együtt 0,4 méter.

A nem messzebb, mint 20 kilométerre közlekedő kocsiknál akkor, ha a padon egy sorban több mint három személynek van helye, az egy-egy ülőhely középszélessége 0,4 méterre megszőkíthető.

24. *cikk* – A tetőn ülőpad is elhelyezhető a kalauz és még két utas részére, vagy ha a kalauznak is van helye a kocsis ülésén, akkor három utas is elhelyezhető a tetőülésen. Ez a felső ülés vánkossal együtt 0,3 méternél magasabb nem lehet, csakis lehajtható fedéllel látható el. A tetőülésen poggyászt elhelyezni nem lehet.

25. *cikk* – A társaskocsi első szakasza mindkét oldalon ajtóval legyen ellátva, a hátulsó szakaszon csak egyetlen hátulnyíló ajtó legyen. Mindegyik ajtó hágcsóval legyen felszerelve.

26. *cikk* – A tengelyek jó minőségű kovácsoltvasból legyenek...

27. *cikk* – A társaskocsi hátulsó kereke fékszerkezettel legyen ellátva akként, hogy azt a kalauz ülőhelyéről igazítani lehessen. Ezen kívül legyen féksaru és féklánc rajta, amit a kalauz minden meredek lejtőnél beigazítani köteles. Egyenletes rónavidéken ennek a készüléknek a használatától a meggyefőnök felmentést adhat.

28. *cikk* – Éjjel a társaskocsi elejére a jobb oldalon meggyújtott fényverő lámpást kell kifüggeszteni.

29. cikk – A kocsi külső oldalán szembeötlő helyen az adófelügyelőség bélyegén kívül a vállalkozó neve, lakása és a szakasz ülőhelyeinek száma alkalmazandó.

30. cikk – A szakaszok belsejében ki legyen írva:

1. az ülőhelyek sorszáma,

2. az ülőhelynek az induló állomástól a végpontig kivetett ára.

A kocsiszakaszokba a vállalkozó több utast nem szoríthat be, mint amennyi az ott kifüggesztett tábla meg van állapítva.

31. cikk – A vállalkozó a polgármestertől láttamozott számozott lajstromba bejegyzí a szállított utasok neveit, szintűgy a szállítás végett rábízott csomagokat és poggyászt is. Erről a lajstromról útlevél gyanánt másolatot ad a kalauznak, s minden egyes utasnak ülőhelye számának megjelölésével szelvényt szolgáltat ki.

32. cikk – A kalauzok útközben sem utast sem pedig málhát nem vehetnek föl kocsijukra anélkül, hogy azt bejegyezzék az elindulás-kor nekik kiadott menetlevélbe.

33. cikk – Ha az ily közhasználatra szánt kocsikba csak két sor ló van befogva, akkor azok vezetésére egy kocsis is elégséges, aki vagy a nyeregből vagy a bakról hajt. Ha azonban a fogat több mint két sor lóból áll, akkor egy kocsis üljön a nyeregbe, míg a másik a bakon foglaljon helyet.

34. cikk – A kocsisok helyüket a nyeregben vagy a bakon semmi szín alatt el nem hagyhatják. Kötelességük szem előtt tartnai a városokon való keresztülhajtáskor az utcai közlekedésre vonatkozó rendőri szabályokat.

Megálláskor, ha csak azonnal ki nem fognak, egy és ugyanazon időben a kocsis és a kalauz az ő helyeikről nem szállhatnak le. A kalauz mielőtt helyét elfoglalná, meggyőződést tartozik szerezni, vajon a kocsiajtók jól be vannak-e csukva.

35. cikk – Ha valamely fuvaros vagy kocsis az ily közhasználatra szánt kocsik részére kitérés-kor nem hagyná a közút felét szabadon, a kalauz vagy a kocsis ily-nemű panaszát a legközelebbi rendőrhivatalnál tegye meg, megnevezve a kocsi oldalán kifüggesztett táblácska nyomán a kihágó fuvaros nevét...

36. cikk – A postaigazgatóság által indított gyorskocsik kivételével az ily közhasználatra szánt kocsik vállalkozói Párizsban a rendőrfőnöknél, a megyékben pedig a főnököknél vagy a helyetteseiknél jelentik be azokat a helyeket, hol lóváltó állomásokat rendeznek be, szintűgy bejelentik az állomások vezetőinek nevét is...

37. cikk – Az ily lóváltó állomások vezetői vagy arra kirendelt emberei az érkezéskor vagy induláskor minden egyes kocsinál jelen tartoznak lenni, ezzel biztosítékot nyújtanak az iránt, hogy a kocsik nincsenek ittas állapotban, amiért különben ők felelősek...

38. cikk – Kocsisul nem alkalmazható az olyan egyén, ki még nincs legalább 16 éves, és akinek nincs a község polgármesterétől, ahova való, könyvecskéje, mely eddigi jó magaviseletéről, erkölcséről és azon szolgálatra való képességéről szól, amit gyakorolni akar.

39. cikk – Az induló-, érkező- és lóváltó állomásokon számozott és polgármestertől láttamozott panaszkönyv van kitéve, melybe az utasok a kalauzok és a kocsisok elleni panaszukat bejegyzik. A Panaszkönyvet az utasoknak a hivatal előjárója vagy a lóváltás intézője azonnal ki tartozik szolgáltatni. Azok a postahivatalok, melyek gyorskocsit járatnak, ha az utasok panaszkönyvet kívánnak, tartsák magukat a postaszabályzathoz.

40. cikk – Jelen rendelet nem vonatkozik azon málha-postakocsikra, melyek a kormány és a közönségnek levelezéseit szállítják, e kocsik alakja, méretei, terhelés- és vezetésmódja külön szabályzatban van körülírva...

41. cikk – Azok a közhasználatra szánt kocsik, melyek szomszédos országokba és határszéli városokból indulnak, vagy azokba érkeznek, az itt felsorolt szabályok alá nem tartoznak. Csak elegendően szilárd és biztos szerkezetűek legyenek.

42. cikk – A fenti 16–38. cikkeket a közhasználatra szánt kocsik vállalkozói kötelesek a hivatalokban és a lóváltó helyeken szembe-tűnő módon kifüggeszteni.

E szabályrendeleteknek a 28–38-ig terjedő cikkeit külön lenyomatban minden kocsiszakasz belsejében ki kell függeszteni.

A posta személyszállító szolgálata csak azokon a vonalakon volt korszerű, ahol gyorskocsik jártak. Ezek a postahintók jó utakon 10 km/óra sebességgel közlekedtek. A császári és királyi kocsipostahálózat fejlődésére negatív hatással volt az 1830-as években

jelentkező magánfuvarozók konkurenciája és nem sokkal később a vasútvonalak megnyitása. A legtöbb vasútvonal a posta főútvonala mentén épült, és megnyitásuk után elhódították a postajáratok utasait is. A postajáratok a magánfuvarozókkal együtt ezután részben a mellékvonalakra, részben a vasutakkal kapcsolatot teremtő viszonylatokra terelődtek át. A lófogatú kocsik a megváltozott körülmények között még hosszú ideig megmaradtak. A közúti közlekedés szervezésében és vezetésében bekövetkezett változások legjelentősebb okai azonban mégsem ezek voltak. A döntő változás a közutakon tömegesen megjelenő gépjárműforgalom miatt történt.



1. ábra

*A kocsiposta utolsó állomása Budán a Gyorskocsi
és Iskola utca sarkán volt*

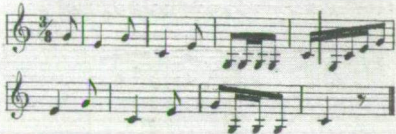


2. ábra

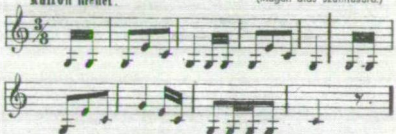
*Ez a postakocsi a 19. század közepén
már modern közlekedési eszköz volt*

A posta kürtjelei. (Haydintól.)

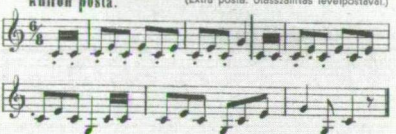
minden hivatalos posta. (Levél- és kocsiposta.)




külön menet. (Magán utas szállítására.)



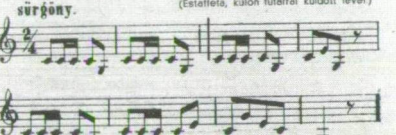
külön posta. (Extra posta. Utasszállítás levélpóstával.)



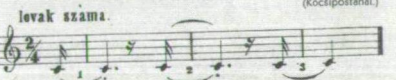
futárszerű szállítás. (Hivatalos hírnökök, vagy kétszeres díjat fizető magán utasok, kik hírnökök módjára utaznak.)



sürgöny. (Estefele, külön futóval küldött levél.)



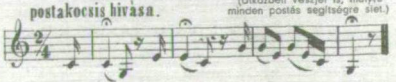
lovak száma. (Kocsipostánál.)



szekerek száma. (Kocsipostánál, ha az utasok egy szekéren nem fértek el.)



postakocsi hívása. (Útközben vészjel is, melyre minden postás segítségre siet.)



3. ábra

A nyolc kürtjelet fél év alatt kellett megtanulni

A 19. század végétől az első világháborúig

A 19. században megindult technikai fejlődés lassan megszüntette a postakocsik romantikáját. A sáros közutak forgalmát átvették a vasutak, az útszéli csárdák vendégeiből pedig lüktető pályaudvarok utasai lettek. A lovaskocsik napok alatt tették meg azt a távolságot, amelyhez a vonatnak csak néhány órára volt szüksége, ezért a távolsági forgalomban teljesen elveszítették jelentőségüket, és csak a települések belterületén és környékén jutottak szerephez, de hamarosan ott is jelentkezett egy versenytárs, az automobil. Nem csoda, hogy ilyen körülmények között a postakocsik kürtjelei is kedves történelmi emlékké finomultak.

Hazánkban 1840-ben még csak Budáról és Pozsonyból Bécsbe közlekedett naponta gyorskocsi és tárkocsi, a többi, összesen nyolc útvonalon sokkal ritkábban közlekedtek a postajáratok.¹ Budáról Szegedre negyvenegy óra, Temesvárig három nap, Nagyszebenig hat nap volt a menetidő. Nagyszebenből három nap várakozás után egy napig tartott az út Brassóba, hat napig Kassára, nyolc és fél napig Kolozsvárra, hét napig Eszékre, s nyolc és fél napig Zimonyba. A fekete és sárgára festett delizsánszot négy ló húzta. A zárt kocsiszekrényben kilenc utas részére, nyitott helyen két személy részére volt ülőhely, utóbbiak a menetdíj felét fizették.²

A helytartótanács és a magyar kancellária sürgetésére 1843 decemberétől Budáról Szegeden és Temesváron át Nagyszebenbe, majd Pest–Debrecen és Pest–Eszék között naponta levélpostakocsikat, valamint Zágráb–Sziszek között hetenként kétszer, Fiume–Triest között pedig naponta közlekedő *malle* postajáratokat léptettek életbe. A Szegeden át történő közlekedést megnehezítette, hogy Csongrád megyében ekkor még nem volt kiépített út. 1843-ban új összekötő postavonalakat létesítettek Szegedről Makón át Tótkomlóra, és Szegedről Makón, Szentmiklóson át Bánátkomlóra, valamint az erdélyi forgalom gyorsabbá tétele céljából Aradról Dobrára.

Az országgyűlés 1836-ban élénk vita keretében tárgyalta a gazdasági élet fejlesztését, és törvényt alkotott az ország közjavát és keres-

kedelmét gyarapító magános vállalatokról. E törvény keretében tizenhárom vasútvonal irányát határozták meg, és kedvezményt ígértek azoknak, akik ezeket a vasútvonalakat kiépítik. 1837-ben megindult a forgalom a pozsony–nagyyszombati lóvontatású vasúton, 1846-ban pedig Pest és Vác között helyezték üzembe hazánk első gőzüzemű, normál nyomtávolságú (1435 mm), közforgalmú vasútvonalát. A vasútépítés olyan gyors ütemben folytatódott, hogy 1865-ben 2160 km, 1870-ben pedig 3477 km hosszú sín páron közlekedtek a vonatok.³ A posta ekkor teljesen új helyzetbe került, választatnia kellett: a postaforgalmat vagy átengedi a vasútnak, vagy igénybe veszi a vonatok a küldemények szállítására. A posta az utóbbit választotta. Az egyre bővülő vasúthálózat már arra is alkalmas volt, hogy a posta nagymértékben növelje teljesítőképességét⁴. A postának azzal, hogy bekapcsolódott a vasút szervezetébe, teljesen át kellett alakítania korábbi működési rendjét. A posta és a vasutak közötti viszonyt az osztrák kereskedelemügyi miniszter által 1851. november 16-án kibocsátott, minden vasútra érvényes üzletszabályzatban rendezték. A szabályzat 68. §-a kimondja, hogy *„a vasutak a postai küldemények és azokkal küldött postaalkalmazottak ingyenes szállítására kötelesek. Emellett a vasutaknak a posta által beszerzett külön kocsikat, a mozgópostakocsikat is ingyen kell vontatniok és fenntartaniok...”*⁵. A helyi érdekű vasutakat az 1880. XXXI. tc. korlátozott jövedelemszerzési lehetőségeik miatt a posta ingyenes szállítása alól felmenti, és megegyezésükre bízta a posta szállításáért fizetendő díjat. Az ingyenes szállításra vonatkozó rendelkezést az 1888. IV. tc. 4. §-ával úgy módosították, hogy a posta átalányösszeget köteles fizetni a vasútnak a postaküldemények szállításáért. Ugyanabban az évben a vasutak mellékvonalain is elrendelték a mozgópostajáratok bevezetését.

*

A közutakon az 1840-es években a helytartótanács és a vármegyék védelme alatt közlekedő gyorskocsi és fuvarozási vállalatok komoly versenytársai lettek a magas költségekkel és egyre megbízhatatlanabbul működő postának, és tarifáik is több vonatkozásban olcsóbbak voltak. A magánkocsi-vállalatokat a szabadságharc leverése után

sem szüntették meg, de működésüket engedélyhez kötötték. Az engedélyt a kerületi postaigazgatóságtól kellett kérni, és a forgalmat is csak annak felügyelete alatt végezhatték. A postaigazgatóságok a vállalkozók bekapcsolásával szolgáltatásaikat bővítették, és a „*levél-csempészetet*” is korlátozták. Ilyen engedélyt kapott például egy brassói vendéglős Szolnok–Brassó, Arad–Nagyszeben és 1855-ben Brassó–Bukarest közötti közlekedésre. A vállalkozók tiltott szállítással nem foglalkoztak, mert az engedélyük került volna veszélybe. Ugyanakkor a nagyobb forgalmú vonalakon, ahol a vasútvonal még nem épült ki, újfajta, könnyebb kocsikat helyeztek forgalomba, amelyek a levél- és kocsi-postakon kívül négy utast is szállítottak. Az első járatot Arad–Temesvár, majd Arad–Orsova között 1853-ban, Eperjes–Lőcse között pedig 1854-ben helyezték forgalomba.

1856-tól a magán gyorskocsi-vállalatok engedélyezését, ha azok nem a posta útvonalán közlekedtek, az iparigazgatóságoktól kellett kérvényezni. Azt, hogy mit nyújtott a közúti verseny és a vasút a korabeli utazóknak, az alábbi példa jól szemlélteti: a 19. század elején Miskolcra Pestre három nap alatt lehetett bérelt szekérrel eljutni. Nagy fejlődést jelentett, amikor 1836-ban megindultak a gyorskocsijáratok, amelyek 22 óra alatt tették meg a 190 km távolságot. A gyorskocsi menetrend szerint közlekedtek, és az utasnak 6 forintot kellett fizetni. A posta delizsánsza 17 óra alatt tette meg ugyanezt a távolságot. Közkedvelt volt még a bérelt parasztszekér is, amit 31 forintért lehetett igénybe venni, és ha öten-hatan összeálltak, még jobban is jártak, mert a menetrendhez sem kellett alkalmazkodni.

A miskolci honatyák 1846-ban foglalkoztak először a vasútépítés gondolatával. Tervük többszöri módosítása után a Tiszavidéki Vasút Debrecenből Nyíregyházán át építette tovább pesti vonalát, amelyen 1859. május 24-én közlekedett az első vonat. Ezen a 362 kilométeres vonalon Miskolcra Püspökladányon és Cegléden át tizennégy óra alatt ért a vonat a fővárosba. Miskolc lakosságát ez az összeköttetés nem elégítette ki, mert a postánál – azonos viteldíj mellett – alig nyújtott kedvezőbb feltételeket. A helyi sajtóban a közvetlen vonal kiépítését szorgalmazták, ami eredménnyel járt, mert a Magyar Északi Vasút 1867. április 2-án megnyitotta pest–hatvan–salgótarjáni vonalát, és ezt követően a MÁV 1870. január 9-én üzembe he-

lyezte a hatvan-miskolci vonalrészre is. Az új vonalon a menetidő öt órára csökkent. A vasútvonal megközelítően a szekerek nyomvonalán épült. A forgalom növekedését mutatja, hogy gyorskocsival hetenként harmincan, a debreceni vasútvonalon a megnyitás évében tizenhétzren, a hatvani vonalon már az első évben több mint nyolcvanhétzren utaztak.

*

A magyar posta legfelsőbb vezetése 1868-ban a földművelési, ipari és kereskedelmi minisztérium hatáskörébe került. 1870-ben ezt a postaügyi osztályt nagyobb önállósággal felruháztatva országos posta-főigazgatósággá szervezték át, 1871-ben pedig három osztályra bontották, amelyek feladata: a postakezelési és számviteli, a gazdasági és a postajáratok ügyek intézése volt.

A főigazgatóságot 1881. január 1-től a vasutakkal való szorosabb együttműködés érdekében a közmunkaügyi és közlekedési minisztériumba helyezték át. A posta főbb teljesítményi adatai és a szállítás

	1868. év	1886. év
Postahivatal	1040	3966
Levélforgalom (millió db)	24	144
Hírlapforgalom (millió db)	13	51
Pénzeslevél és csomag (millió db)	4,7	11,2*
Postautalvány: be+kifizetés (db/millió Ft)	91 000/4	14.800 000/408
Postajáratok száma	1231	5455
Bejárt kilométer (millió)	17	42
Mallejáratok száma	88	2
Tárkocsijáratok száma	83	26
Lovasjáratok száma	64	15
Vasúton fenntartott járatok száma	29	406**
Helyi és pályaudvari járatok száma	393	3086

* 9 millió db csomag, 2,2 millió db pénzeslevél

** 118 mozgóposta, 288 postai vagy vasúti alkalmazottal kísért menet

lebonyolításában történt lényegesebb változások az alábbiak voltak:

A posta szervezetével és a tevékenységében történt változásokkal a továbbiakban nem foglalkozunk, csak a közúti közlekedéssel kapcsolatos főbb eseményeket, előírásokat foglaljuk össze.

Budapesten a postaszállítást az 1800-as évek végén lovag Beer Vilmos végezte. A postaforgalom rohamos növekedésével a kevés tőkével rendelkező vállalkozó nem tudott lépést tartani. A járatok ellátása rendszertelenné vált, a személyzet ellen is sok kifogás merült fel. Fokozta a problémát a lovak között fellépő ragályos betegség is, ami a lóállományt majdnem teljesen tönkretette. Ilyen körülmények között a posta műszaki vezetése úgy döntött, hogy a szállítást saját kezelésbe veszi. Az első kis javítóműhelyt 1898-ban a Mátyás tér 15. számú házban rendezték be, ahol az első teendő a sokféle típusú lovaskocsi egységesítése volt, de a jövő szállítóeszközét már nem ebben látták. Az első automobil a posta két fiatal mérnökének, Kolossváry Endrének és Haltenberger Samunak is felkeltette az érdeklődését. Tanulmányaik eredménye az lett, hogy 1900-ban a magyar királyi posta pályázatot hirdetett háromkerekű gépjárművek szállítására. A felhívás a külföldi gyártókon kívül a hazai ipart is megmozgatta. Ajánlatot tett Csonka János, a Műegyetem műhelyvezetője is. Az eredményes kísérletek után 1900. november 19-én 21 db háromkerekű és 1 db négykerekű gépjárművel megindult a főváros területén a rendszeres motoros levélgyűjtő szolgálat.

A hivatalok és a pályaudvarok között a levélzárlatok közvetítésére 1902-ben kísérleti jelleggel 5 db négykerekű kocsit szereztek be. A kedvező tapasztalatok alapján a posta műszaki vezetősége elhatározta, hogy a főváros területén nagyobb gépjárműveket fog üzembe állítani. 1904-ben pályázatot írtak ki 8 db gépkocsi szállítására. A pályázaton neves külföldi gyárak mellett Csonka János is részt vett, és saját tervezésű, négyhengeres, 16 LE-s gépkocsijával a bíráló bizottság egyhangú véleménye alapján megnyerte a pályázatot. A testület jól választott, mert a Csonka-féle gépkocsik 25 éven át folyamatosan üzemben voltak.

} Budapest után Szeged volt az első város, ahol 1909-ben gépkocsijáratot rendszeresített a posta, majd 1910-ben Sopron, Pécs, Károlyváros, Zágráb, Fiume, Kassa, Debrecen, Nagyvárad, Arad és Brassó következett, ahol a lovaskocsik mellett megjelentek a posta

gépjárművei is. 1910-ben más jelentős esemény is történt, augusztus 1-én megindult a posta első személyszállító autóbuszjárata Károlyváros és Plitvicza között, és olyan népszerű lett, hogy hamarosan más viszonylatokban is közlekedtetni kellett őket (4. ábra).

A postajáratokkal kapcsolatos fontosabb előírásokat az 1906-ban első, 1914-ben második kiadásban megjelent A postakezelés könyvéből idézzük (részletek):

„I. A szállítás rendje

A) Közúti járatok

A szállítás szolgálatában, bármilyen teendőre csak legalább 18 éves, írni és olvasni tudó, fedhetetlen előéletű és megbízható egyéneket szabad alkalmazni, akiknek szolgálatba lépésük alkalmával szabályszerű fogadalmat kell tenniük arra, hogy szolgálati kötelességeiket híven, lelkiismeretesen és pontosan fogják teljesíteni...

A postahivatalok tartoznak meggyőződést szerezni arról, hogy a postaküldöncök, postakocsisok, postalegények és járatkísérő szolgák a szállítási szolgálatra alkalmasak-e, azaz megfelelnek-e a föltételeknek és ismerik-e kötelességeiket...

A szállítási idő általában rendes utakon és rendes viszonyok között kilométerenként kettős fogatú járatra 6 percben, egyes fogatúra 8 percben, gyalogküldöncre nézve 14 percben van megállapítva...

Minden postakocsisnak a következő tárgyakkal kell föltétlenül felszerelve lennie: egy vaslemezzel bélelt és körülpántolt, vagy teljesen vasból készült kocsipénztár a zárlatok és kézi csomagok elhelyezésére és elzárására. A pénztáraknak úgy kell a kocsin elhelyezve lenniük, hogy azok az ülést képezzék, vagy az ülés alatt legyenek és a kocsihoz csavarokkal vagy másként elválaszthatatlanul vagy csak nehezen elválaszthatóan legyenek hozzáerősítve.

A vasúti pályaudvarokhoz közlekedő postakocsik pénztárainak csak egyes, míg a közúti járatok pénztárainak mindig kettős biztonsági lakattal, vagy zárral kell ellátva lenniök. A tartály egyik zárát a postaküldönc, a másikat pedig a járat útjába eső postahivatalok kezelik, amelyek e célból mind egyforma kulccsal vannak ellátva. Ha a lakatnak egy kulcsa elvész, a visszaélés meggátlása végett a lakat belső szerkezete átállítandó. Kulcsmásolatok csak akkor szerezhetők be,

ha a régi kulcs eltörött, de kéznél maradt, vagy ha a kulcsok szaporítása szükséges...

A járatoknak a járatjelző szerint kell közlekedniük és nem szabad késésnek előfordulni sem a postahivatalok, sem a postaküldönc vagy postaszállító hibájából. A járatoknak kellő számban kell közlekedni, a járat nemét megváltoztatni tilos...

A kocsijáratot kivételesen olyan helyeken, ahol rendes megfelelő út nincs és olyan időszakban, amikor a kocsival való közlekedés legyőzhetetlen nehézségekbe ütközik, csak lovasjárat helyettesítheti. A postaküldeményeknek azonban ez esetben sem szabad késniük...

A postajáratokat (kocsisokat, járatkísérőket), éjjel és ahol ezt a biztonsági viszonyok megkívánják, nappal is ismétlő pisztollyal kell ellátni és ezt az óralevéiben jelezni kell. Az ismétlő pisztolyt a járatok érkezésekor tartoznak a hivatalnak átadni s csak az induláskor kapják vissza...

A közúti járatok biztonságát szolgálja még az őrkíséret (fedezet) intézménye is. Ahol a biztonság veszélyeztetve van, különösen ha az éjjeli szállítása veszélyeztetettnek látszik, a postajáratokat fegyveres őrkíséretnek kell kísérniük... Őrkísérőül elsősorban csendőrlegényeket kell használni. A pályaudvarokra közlekedő gyalogküldöncöknek lehetőleg a pályaudvarra kirendelt csendőrökhöz, vagy rendőrökhöz kell csatlakozniuk. Azt, hogy mely postajáratoknál szükséges a fegyveres őrkíséret alkalmazása, a vármegyei törvényhatóságok véleményei alapján a postaigazgatóságok állapítják meg és az őrkísérőnek a postahivatalokhoz való kirendeléséről az ő megkeresésükre a vármegyei törvényhatóságok gondoskodnak...

Szigorúan tilos a postaküldöncnek (kocsisnak) útközben rendkívüli kényszerítő ok nélkül megállni, vagy az előírt útról letérni. Tilos a postakocsira utasokat felvenni, vagy szállítás végett postailag nem kezelt küldeményeket bárkitől elfogadni. Az utazás 200 K-ig terjedő pénzbüntetéssel, az utasszállítás 15 napig terjedő elzárással és 200 K-ig terjedő pénzbüntetéssel büntetendő...

Szabadon utazhatnak a postakocsikkal a kocsis kíségetésére, vagy a szállítási szolgálat ellenőrzésére rendelt egyének, ha e minőségüket az őket alkalmazó hatóság vagy hivatal igazolványával, rendelvénnyel igazolni tudják...

Olyan helyeken, ahol a közlekedési intézmények hiányosak, a

közönség érdekében megengedhető, hogy a postakocsijáratok utasszállítással is foglalkozzanak... A postát szállító közúti gépkocsi- (automobil) járatok ott, ahol ez a helyi közlekedési viszonyok szerint szükségesnek mutatkozik, rendszeres utasszállításra vannak berendezve. A személyszállítás berendezésének föltétele az, hogy az érdekelt közönség saját költségén megépített színt (garaget) bocsásson díjtalanul a posta rendelkezésére s kötelezze magát, hogy amennyiben az üzemi bevételek az évi leírások költségét, a befektetés 4 %-át és az üzemi kiadásokat nem fedeznék, a fedezetlen különbözetet megtéríti.

A postakocsik utasai értéknylvántartással ellátott csomagokat nem vihetnek magukkal. Egyéb csomagjaik 10 kg súlyig, és ha a csomagokat más utas kényelmetlensége nélkül, a személyükre fenntartott helyen maguknál tarthatják, 10 kg súlyon felül is díjmentesek. Egyébként minden poggyásért a postai tarifákban megállapított és a járatjelzőben közölt díjak járnak. A poggyász szállítása csak annyiban követelhető, amennyiben az alakjánál, súlyánál és minőségénél fogva a kocsiban, a kocsi tetején elhelyezhető. Olyan csomagokat, vagy bármely egyéb, postailag nem kezelt küldeményt, amelyek nem esnek a poggyász fogalma alá, szállítani az utasszállító postakocsinak nem szabad...

A postai szállítmányok és szállítási eszközök a m. kir. belügyminisztérium 1889. évi 55300. sz. rendelete értelmében abban a kiváltságban részesülnek, hogy a velük, vagy előttük egy irányban haladó, vagy velük szembejövő minden más jármű - "ha ez veszély nélkül történik" - előlük kitérni tartozik. A törvény kifejezésében: "ha ez veszély nélkül történik" - benne foglaltatnak azok a kivételek, amelyek fennforgása esetén a posta kiváltsága megszűnik. Eszerint nem tartoznak kitérni a postai járművek elől a postai kocsiknál jobban megterhelt kocsik, a katonai löszeres kocsik, vagy bármilyen jármű, ha a postakocsival olyan helyen találkozik, ahol a kitérés rá nézve veszéllyel járna... Olyan helyeken, ahol az útviszonyok olyanok, hogy a postakocsi könnyebben kitérhet, vagy más kocsik mellett könnyebben elhajthat, a kitérést erőszakolni nem szabad, mert ez idővesztést okozna...

Hogy a közúti helyközi postai járműveket mindenki könnyen felismerje, a postakocsisok postakürttel vannak felszerelve...

A postát szállító gépjárművek (automobilok) postai és műszaki szempontból való helyes felszereléséért a m. kir. belügyminisztérium 1910. évi 57.000, illetve 1912. évi 152.000 sz. körrendelete értelmében a járműveket fenntartó hatóság, vagy hivatal felelős, de a felelősség a gépkocsi vezetőire is kiterjed...”

*

A hírközlés és a posta fejlődése során fokozatosan lerakta a szervezett közúti közlekedés alapjait, ami a későbbiekben létrehozott közúti fuvarozó vállalatoknak is támpontul szolgált. De a közutakon lebonyolódó forgalom szabályozása és biztonsága ennél sokkal összetettebb, bonyolultabb feladat. Az utakon közlekedők biztonságával már akkor foglalkozni kellett, amikor a gyalogosok, lovasok, a magán- vagy bérkocsik a kikövezetlen utakon közlekedtek. Ilyen szabályok voltak például:

- Mária Terézia 1772-ben elrendelte, hogy este 9 óra után mindenki csak lámpával járhat az utcán.

- a 19. század közepéig tilos volt az utcán dohányozni vagy jelmezt viselni. Tilos volt a hajóhídon is a dohányzás, és tábla figyelmeztette a kocsisokat a hídon való óvatos közlekedésre.

- A Lánchíd megnyitása után, 1849-ben rendeletben szabályozták, hogy a gyalogosok a híd jobb oldalán, a járművek a bal oldalán közlekedhetnek, előzni a hídon a szerencsétlenségek elkerülése végett sem lóháton, sem kocsival nem szabad. Tilos volt a hídon a dohányzás és bármilyen fedetlen égő holmi vitele.

- Az 1879. évi 40. tc. kimondta, hogy ötven kemény forinttal büntetik azt, aki a szabad közlekedést akadályozza, vagy nehezíti azáltal, hogy az utcán árukat, hordókat stb. lerak, vagy aki a városban sebes vagy vigyázatlan hajtás, vagy lovaglás által mások személyét vagy vagyonát veszélyezteti, vagy a kocsizásra, szánkázásra, lovaglásra vonatkozó szabályokat megszegi.

Budapesten az 1881. XXI. tc. alapján 1881. július 1-én kezdte meg működését a fővárosi rendőrség, és külön feladatai közé tartozott a szabad közlekedés biztosítása az utcákon, utakon, tereken, a Dunán, és bármilyen okból keletkezett közlekedési akadály azonnali elhárítása! Minden olyan esetben meg kellett tenniük a szükséges

intézkedést, ha közlekedés közben a személy- és vagyonbiztonságot, a kényelmet és általában a jogos igényeket veszély fenyegette. A közlekedésben a köznyugalom fenntartását az is indokolta, hogy 1881-ben a szállított utasok száma közel 13 millió volt. Az 1880-as évek közepétől már egymás után jelentek meg a főváros közlekedési rendjére vonatkozó szabályrendeletek. Külön-külön szabályozták a bérkocsik, az omnibuszok, a terhes szekerek, a közúti vaspályák és a kerékpárosok közlekedését. 1884-ben a főváros közútjain a járművekkel való közlekedést a 2228/1884. (VI. 30.) BM számú rendelettel szabályozták, amit később több más rendelettel egészítettek ki. 1885-ben például előírták, hogy *„a főváros területén semmi jármű nem vontatható bivallyal. Egyéb szarvasmarhával való vontatásból eltiltatik: Nagykörúton belül eső terület, Andrássy út, Király útca, Rákóczi út, Rottenbiller úton, Lánchíd útca, Várkert rakpart, Fő útca, Lajos útca. A szarvasmarha mellé az állattal való bánásmódban jártas hajtó adandó...”*

Bérkocsik

Pesten és Budán 1796-ban már voltak kétfogatú bérkocsik, működésüket 1827-től hivatalos iparként kezelték. A főváros megalakulása-kor, 1873-ban 400 egyfogatú és 400 kétfogatú bérkocsi állt a közönség rendelkezésére. Az 1884. évi XVII. tc. 10. § a bérkocsival történő személyszállítást az engedélyhez kötött iparok közé sorolta, a 11. § pedig a törvényhatóságok és a rendezett tanácsú városok kötelességévé tette az ipar gyakorlására vonatkozó szabályrendelet megalkotását.

A bérkocsik összeállításának, valamint az egyes állomások kocsi-létszámának megállapítása, az állomáshelyek kijelölése, áthelyezése, megszüntetése a tanács fennhatósága alá tartozott. A bérkocsirendszámok kiosztását, a bérkocsik állomáshelyekre történő beosztását és kirendelését, a közlekedésrendészeti és biztonsági ellenőrzést a rendőrség hatáskörébe utalták. A bér- és társaskocsikat évenként két alkalommal, áprilisban és októberben ellenőrizték. Az ellenőrzés alkalmával a kocsikat, a lovakat és a lószerszámokat osztályba sorolták. A minden tekintetben kifogástalan fogatok az I. osztályba sorolt

állomásokra, a leggyengébbek, de még elfogadható fogatok a III. osztályba sorolt állomásokra kerültek, ahol a forgalom és a kereset is kevesebb volt. Ha a kocsi az előírásoknak megfelelt, a bakon egy „ólomplombot” helyeztek el. Visszaélésekre azonban így is volt lehetőség, mert például a szemle után az új lámpák, pokrócok stb. lekerültek a kocsiról, az ügyesebbek pedig egy számmal két kocsit járattak.

A bérkocsik általában egyszerű és egyszínű, sötétre festett járművek voltak, előírás szerint bőrrel bélelve. A szabályrendelet 10 cm nagyságú fehér számok felfestését rendelte el a kocsi két oldalán és hátul, a lámpákra pedig vörös színnel kellett ráfesteni a számokat. (Az egyfogatú bérkocsikat 1-600-ig, a kétfogatúakat 601-től kezdődő számmal látták el.) A bérkocsikon hajtópárnát nem használtak, a fényezett bakra vagy putni ládára pokrócot fektettek, és azon ülve hajtottak.

Az egyetlen jelentős kényelmi előírás a gumirádlis kerekek alkalmazása volt, fogalommá is váltak a gumirádlis fiákeresek.

Az önálló bérkocsiiparosok a kocsisok (segédek) mellett loápolót vagy cselédet is alkalmaztak az istállószolgalat ellátására, akiknek cselédkönyvük, a segédeknek munkakönyvük és hajtási jogosítványuk volt. Az ötnél több segédet tartó gazda már nagyiparosnak számított.

A szabályrendelet a gazdákat tette felelőssé az állomáshelyek rendben- és tisztán tartásáért, nekik kellett beszerezni a kocsik tisztításához szükséges kellékeket, olajat a lámpába stb. Minden állomáson *lóitatót* alkalmaztak, aki takarított a lovak után, lemosta a kocsikat, általában kiszolgálta és gondját viselte az állomáson tartózkodó négy lábúaknak és a személyzetnek. Az itatót azonban a gazdák helyett a segédek fizették, legtöbbször az abrakot is ők vették meg, sőt még az ostor is az ő tulajdonuk volt, akárcsak a teherfuvaros kocsisoknál.

A bérkocsisok gorombaságáról, visszaéléseiről, a fuvarok megtagadásáról és hasonlókról a korabeli újságokban számtalan cikk jelent meg. De nemcsak utasként, hanem városi polgárként is csatázott a közönség a bérkocsisokkal. Már az állomáshelyek kijelölésénél sokan kérték azt távolabb helyezni, mert a henteshez beszállnak a legyek, a kávésnak a bérkocsis legények okoznak kárt, a lakók a

bűzös levegő és a zaj ellen tiltakoztak. A bérkocsi-állomások helyét a forgalom határozta meg, kirendelés csak a pályaudvarokra és a gőzhajókikötőkben levő állomásokra történt. A nagyobb forgalmú állomásokra helyezett bérkocsisok többet kerestek, ezért a kisebb forgalmat lebonyolítókon a vasúti pályaudvarokhoz történő kirendeléssel próbáltak segíteni. A kocsisok éjjeli fuvarát is vállaltak. Az 1890-es évek végén már azt is szabályozni kellett, hogy a több kocsival rendelkező bérkocsi-tulajdonosok csak egy éjjeli kocsira válhatnak hajtási jogosítványt.

Az állomásokon sorakozó kocsik rendjét az állomástérre érkezés elsőbbsége határozta meg. A kocsisok sokszor éjjel-nappal az állomáson álltak, csak a lovakat váltották. Akik távolabb laktak, kis kocsival, pihent lovakkal hozták az abrakot, átfogták a lovakat és a kocsisok is helyet cseréltek (5. ábra).

A számmal ellátott kocsik mellett versenytársként jelentek meg a számozatlan fogatok. Számozatlan kocsi bárki tulajdonában lehetett, és a kocsis a rendeltetésszerű fuvar teljesítése után nem tért vissza üresen a telephelyére, hanem egy-egy alkalmi fuvarát teljesített. A számozatlan kocsik általában szebbek voltak, mint a bérkocsik, ezért sok esküvői, temetői stb. fuvarra is kaptak megrendelést. Ezt a tisztességtelen versenyt 1897-ben úgy próbálták korlátozni, hogy előírták a fuvarozni szándékozóknek a hatósági igazolvány beszerzését. Rövid időn belül 442 számozatlan kocsira kértek engedélyt a tanácstól.

A bérkocsik viteldíját rendszeresen kiadott díjszabásban határozták meg. A taxaméter bevezetéséig a bérkocsis segéd a munkanap végén a bevételből az előzetesen kialkudott összeget adta át a gazdának. Ez a szokás lett a munkaadó és az alkalmazott közötti vég nélküli viták és az utazóközönség zsarolásának legfőbb forrása.

A bérkocsik száma évről évre változott. A rendőrség 1896. évi jelentése szerint 812 egyfogatú és 501 kétfogatú bérkocsi volt a fővárosban. A millenniumi mozgalmas év után azonban a bérkocsiipar hanyatlásnak indult. A főváros közlekedésének fejlesztését szorgalmazók a lassúnak minősített fogatok helyett géperezű bérkocsik forgalomba állítását sürgették. A 20. század első éveiben a Budapesti Bérkocsi Ipartársulat még fellépett az autótaxik bevezetését sürgetők ellen, de keresték a megújulás lehetőségét is. 1911-ben, amikor

864 egyfogatú és 456 kétfogatú bérkocsi volt a fővárosban, kötelezővé tették a taxaméter felszerelését, de a jómódú közönség már elpártolt, és inkább a gépkocsit vette igénybe. 1912-ben a főváros elkészítette a „*géperejű (automobil) bérkocsi*”-ipar szabályozásáról szóló rendeletet, ami szabad utat nyitott a géperejű bérkocsik forgalomba állítása előtt. Az autótaxi megindulása után megadták a bérkocsisoknak azt a lehetőséget, hogy általában 2 fiáker, illetve 3 konflis = 1 taxiengedély alapon áttérjenek az új közlekedési eszközre. Az autótaxi rövid idő alatt kiszorította a konflisokat és a fiakereket a forgalomból. 1913 decemberében már 39 állomáson 175 géperejű bérkocsi állt a közönség rendelkezésére. A fővárosi szervek ekkor a hazai iparfejlesztésre is gondoltak, mert úgy foglaltak állást, hogy a taxi bevezetését „*a hazai automobilgyártás megvédésével kell megoldani*”.

Omnibuszok

Az első omnibusz 1832. július 1-én indult meg a fővárosban. Az omnibuszok kisvállalkozók tulajdonában voltak és a forgalmat is kezdetleges formában bonyolították le. A szabadságharc után az omnibusz-vállalkozók száma állandóan nőtt, az 1860-as években már közel 100 kocsival közlekedtek.

Az omnibuszközlekedés kisipari rendszere csak a kisvállalkozók egyéni érdekeit vette figyelembe, és egyre kevésbé tette lehetővé a korszerű közlekedés megvalósítását. A főváros közgyűlése 1884-ben omnibusz-szabályrendelet kiadásával próbált ezen a téren rendet teremteni. A kitűnően megalkotott szabályrendeletben kimondták, hogy a koncessziót a jövőben a főváros adja ki. Az útvonalak kijelölését is magának tartotta fenn a főváros, és egyben meghatározták az omnibusz-közlekedési hálózatot. A menetrendet is a főváros igényei szerint kellett összeállítani. A jövedelmező vonalra csak a várhatóan gyengébb forgalmú vonallal együtt lehetett az engedélyt elnyerni.

Az omnibusz-szabályrendeletben azt is előírták, hogy a kocsit a végállomásról a menetrendben előírt időpontban akkor is el kell indítani, ha nincs utas. A viteldíjat is szabályozták, előírták a jegyek kiadását és azt, hogy az utas köteles azt elfogadni.

Műszaki szempontból előírták, hogy a kocsi hossza a rúd elejétől a hátsó lépcső végéig 7,5 méter lehet, a kocsi hátsó tengelyének hossza pedig 2,15 méter. A kocsin elöl viszonylatjelző lámpának kell lenni, ami előre világított, megvilágította a kocsi belsejét, oldalsó üvegén legalább 10 cm-es piros számmal rajta kellett lenni a kocsi számának. A fényt csak egy gyertya szolgáltathatta! A vonóerőt is szabályozták. Előírták, hogy a kocsiba két lovat kell befogni, és azok nem lehetnek „szánalmat gerjesztő” állapotban. A személyzet egyenruhában teljesíthetett szolgálatot. A forgalmat megállóhelyek nélkül bonyolították le, a kocsinak fel- és leszálló utas jelentkezésekor meg kellett állni. Ha nem volt hely, a kalauz köteles volt ezt a várakozó utasoknak lekiáltani. Előírták továbbá:

49. §

Társaskocsival a kocsis mérsékelt ügetésben tartozik haladni.

Olyan utcában, ahol csak két kocsi fér el egymás mellett, továbbá nagy köd alkalmával s akkor, midőn utcát kell kereszteznie, vagy egyik utcából a másikba befordulnia, azután ott, hol a közlekedést személy- vagy kocsiforgalom vagy bármi más ok akadályozza vagy nehezíti; végül mindenütt és mindenkor hol s midőn a lépésben hatjás rendőrileg elő van írva, lépésben tartozik haladni.

Sebesen hajtani tilos.

50. §.

A kocsis köteles elővigyázattal hajtani s az útjában jövőket idejekorán hangos kiáltással kitérésre bírni, lejtős helyeken pedig a dörzsféket működésbe hozni.

51. §.

A kocsisnak tiltva van:

- a) ülését menet alatt másnak átengedni, vagy ha csak rendkívüli szükség által kényszerítve nincsen, elhagyni,
- b) utas szerzése céljából lépésben hajtani, vagy meg-megállni.

52. §

A társaskocsit tilos megállítani hidakon, szűk utcákban, utcake-resztesződésekben s utcasarkokon.

A be- és kiszállás csak az utca baloldalán s oldalajtókkal bíró kocsinál csak a baloldali ajtón át engedtetik meg. A társaskocsit e célból a kocsis az utca baloldalán közel a járdához, a járókelők közlekedésének akadályozása nélkül tartozik megállítani, köteles azonban

a megállapodás helyének megválasztásakor a fennforgó közlekedési viszonyokra mindig tekintettel lenni.

53. §

Az állomáshelyeken a társaskocsik egymástól és a járdától oly távolságban helyezendők el, hogy az elhajtásnál egymás akadályára ne legyenek és hogy közöttük személyek, a járda mellett pedig egyéb járművek veszély nélkül, illetőleg szabadon közlekedhessenek.

A főváros az omnibuszközlekedést nagyüzemi keretek között szeretne volna lebonyolítani, ezért 1894-ben egy nagyobb vállalkozással kötött szerződést, de az csődbe jutott, és ezután 1897-ben megalakult az Első Magyar Közlekedési Vállalat Rt. Amikor az omnibuszok versenytársaként megjelentek a villamosok, a vállalat továbbra is csak az omnibuszközlekedést tartotta fenn, kocsijainak nagy részét korszerűsítette, golyóscsapágyon futtatta őket. A vállalat 1907-ben Székesfővárosi Közlekedési Vállalat Rt. (SZKV) nevet vette fel, és ezen a néven váltotta meg 1913-ban a főváros, ami azért történt, mert ekkor elhatározták az omnibuszközlekedés megszüntetését és az autóbusz-közlekedés bevezetését.

1920-ban már csak 13 omnibusz közlekedett. 1923-ban autóbusz-omnibusz átszállójegyet adtak ki, 1929. november 5-én pedig végig dőcögött a Villányi úton az utolsó omnibusz, és ezzel lezárult egy idillikus korszak.

Lóvasút

A lóvasút első vonalát Pesten 1866-ban, Budán 1869-ben nyitották meg. A lóvasutakra vonatkozó, 1886-ban kiadott rendeletben előírták, hogy a veszélyes helyek jelzésére kellő számú őrt kell alkalmazni, akik nappal vörös zászlóval, éjjel lámpával intenek az óvatos közlekedésre. Elrendelték a megállóhelyek táblával történő jelzését, de a külterületi pályán a le- és felszállás céljából bárhol meg lehetett állni. A biztonság érdekében fékek és hangjelző eszközök használatát is előírták, például a lovakra csengő akasztását, hogy „a gyalogjáró közönség és az egyéb járművek vezetői a kocsi közeledtére figyelmes-sé tétessenek”.

A lóvasút csak lépésben haladhatott a kanyarokban, útkeresztező-



désekben, kitérőkben. Menet közben tilos volt a kocsi alsó lépcsőjén állni. A lóvasút a közúti közlekedésben elsőbbséget, de nem kizárólagosságot élvezett. A Margit-híd átadása után, 1876-ban természetesen tartották a pesti és a budai lóvasúti hálózat összekapcsolását. Ezt azonban megakadályozta az a jogi körülmény, hogy a budai Közúti Vaspálya Társaságnak csak Budára, a Pesti Közúti Vaspálya Társaságnak pedig csak Pestre volt engedély-okirata. Ezt a problémát úgy oldották meg, hogy a pesti vállalat 1878-ban teljes felszerelésével együtt megvásárolta a budait, és Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) néven működött tovább. Az egyesítés évében a társaság 32 kilométernyi pályán 556 lóval és 190 személykocsival közel 9 millió utast szállított. A főváros az új vállalat részére többek között előírta, hogy

- a Margit-hídon át legalább negyedóránként a Károlykaszárnya és a Császárfürdő, valamint a nyári időszakban a Károlykaszárnya és Zugliget között közvetlen vonatokat kell járatni;

- a többi vonal Pest és Buda, valamint Óbuda közötti forgalmában kedvezményes árú átszállójegyet kell kiadni;

- vasárnap délután a zugligeti átszállójegyek kiadását fel lehet függeszteni;

- az óbudai jegyek árát a téli időszakban 20%-kal fel lehet emelni;

- a pesti vagy budai hálózaton belül nem kell átszállójegyet kiadni.

Ekkor rendezték a területhasználati díjat, a háramlási időpontot (1916), és kötelezték a BKVT-t, hogy Zugligetben *„a közönség igényeit lehetőleg kielégítő, nyári szellős várótermet építsen úgy a váró közönség, mint a kocsik részére”*.

A lóvasút az omnibusszal szemben még versenyképes volt, de 1887. november 28. után, amikor megindult Budapesten az első villamos, megszűnt a monopolhelyzete. Ekkor a lóvasút 47 kilométer pályán 360 kocsival és 1225 lóval bonyolította le a forgalmat.

A BKVT egész vonalhálózatát 1895 és 1898 között villamosították. Az első villamosvasúti szabályrendeletben előírták a jelzőőrök alkalmazását, a kocsik fékkel és hangjelző-készülékkel való felszerelését. A sebességet útkereszteződésekben, laktanyáknál, iskoláknál, közhivataloknál, templomok előtt, vagy ha pályán akadály van, illetve az nem tekinthető át, mérsékelni kellett, csak félárammal volt szabad közlekedni, ami lépésben történő haladást jelentett.

Egy villamosszerelvény egy motor- és egy pótkocsiból állhatott, törött ablakú kocsik nem közlekedhettek, két szerelvény között 30 méter követési távolságot kellett tartani. A kocsit csak akkor volt szabad elindítani, ha az utas mindkét lábával földet ért vagy a lépcsőre lépett (6. ábra).

A fővárosi rendőrség hatáskörét, szervezetét és feladatát meghatározó 1881. évi XXI. tc. végrehajtási utasításában a belügyminiszter a főkapitányt bízta meg a szolgálati szabályzat kidolgozásával, ami csak 1892-ben jelent meg. A szabályzat értelmében az utcákon, tereken a főparancsnok irányítása alá tartozó őrszemélyzet ügyelt a közlekedés rendjére, a közlekedéssel kapcsolatos igazgatási feladatokat a főkapitányság Közigazgatási Osztálya látta el. A Közigazgatási Osztály közlekedésrendészettel foglalkozó részlege évente négy alkalommal a telephelyen ellenőrizte a közúti vasutak járműparkját. Az ellenőrzés kitért a műszaki állapotra, a járművek küllemére, és kötelezték az üzemeltető társaságot a hibák, hiányosságok megszüntetésére.

A millenniumi év és az azzal kapcsolatos nagy idegenforgalom alaposan próbára tette a kis létszámú Közigazgatási Osztályt. A villamosközlekedés mind jobban kiszorította a lovaskocsikat és több rendszabályt kellett kiadni az utcai közlekedés biztosítására. A villamos, mint új rendszerű közlekedés sok baleset okozója lett, főként azért, mert a villamosvezetők sem voltak kellően kiképezve a vezetésre, de a gyalogosok sem tudtak sokáig alkalmazkodni a megváltozott sebességviszonyokhoz. A Közigazgatási Osztály rendeletet adott ki a közlekedési vállalatoknak, hogy a forgalom biztonsága érdekében a forgalmi személyzetet ne terheljék túl a szolgálattal, a járművezetők tartsák be az előírt menetsebességet, szüntessék meg a járatok túlszűfoltóságát, az indításnál pedig várják meg az utasok fel- és leszállását. A millenniumi ünnepek után a megnövekedett villamosforgalom mellett 1313 egy- és kétfogatú kocsit tette még zavarosabbá Budapest közlekedését. Ebben az időben a kerékpárközlekedés is annyira fellendült, hogy az már nem sport-, hanem közlekedési eszköznek minősült. A főkapitányság javaslatára a belügyminiszter valamennyi törvényhatósághoz szóló 42159/1897. (VI. 3.) BM. számú rendeletében szabályozta a kerékpárral való közlekedést. Ez volt az első országos érvényű közlekedési rendelet, ami

1897. július 1-én lépett hatályba.

A rendelet lehetőséget adott arra, hogy „a törvényhatósági joggal felruházott, valamint a rendezett tanácsú városokban a rendőrhatóságok, a vármegyék más területein pedig az illető járás főszolgabírója bizonyos közutakon, vagy tereken a kerékpárral való közlekedést rendeletileg egészen, vagy részben, vagy a napszak bizonyos időszakában eltilthatja”. A rendelet 21 paragrafusban elég részletesen szabályozta a kerékpár felszerelését, és az azzal való közlekedést. Azt is kimondta, hogy „a rendőri közeg felszólításának, s rendelkezéseinek a kerékpározók engedelmeskedni tartoznak, úgyszintén kötelesek a rendőrközegek felszólítására megállni, s ezek kívánatára magukat igazolni. A magukat igazolni nem tudó kerékpárosok kötelesek – gépüket kézzel vezetve – az illető rendőrközeget a rendőrhatóság legközelebbi helyiségébe követni.”

Szintén 1897-ben adták ki a számozatlan bérkocsik iparendelvényére vonatkozó rendeletet. (48976/f.k.I.1897.sz.)

A rendelet 4. §-a kimondta, hogy „személyszállító ipar csak olyan kocsival űzhető, mely a közbiztonsági, közegészségügyi és köztisztasági követelményeknek megfelel, szilárd alkotású, dörzsfékkal és két oldallámpával el van látva. A kocsiba csak olyan lovakat szabad fogni, amelyet a vizsgálóbizottságban résztvevő hatósági állatorvos egészségesnek és nyilvános fuvarozásra minden tekintetben alkalmasnak ítélt. A lószerszámnak szilárdnak, tisztának és jó karbanlevőnek kell lennie.” A kocsikat a rendőrség nyilvántartó számmal látta el és a fogatokat rendszeresen ellenőrizte. Ezek a számok a kocsi belsejében, a kívülállóktól rejtve voltak elhelyezve, tehát nem a kocsin, mint a számozott bérkocsiknál.

A 10. § értelmében „a kocsitulajdonos kocsis gyanánt csak olyan egyént alkalmazhat, ki a munkakönyvön kívül a rendőrség által kiállítandó hajtási jogosítvánnyal bír...” A számozatlan bérkocsik hajtási jogosítványát a Közigazgatási Osztály adta ki.

Automobilok

1895-ben, amikor az első automobil megjelent Budapest utcáin, a közúti vasutak hossza közel 55 km volt, két évvel később pedig meg-

haladta a 110 km-t. 1898 januárjától, a hajtási jogosítványok kötelező kiváltásának kezdetétől 1900. december 31-ig a rendőrség 16387 fuvarost vett nyilvántartásba. 1900-ban csak teherkocsira 2574 hajtási igazolványt adtak ki. Ebben az évben már közlekedési anarchia volt a főváros útjain. A villamosvasutak, a lófogató bérkocsik, az omnibuszok, a kerékpárok és a teherkocsik keresztül-kasul, kedvük szerint közlekedtek Budapest utcáin, és a rendőrség – kis létszáma miatt – nem volt képes a közlekedés biztonságát felügyelni. Az említett járművekkel 1900-ban 65 millió utast szállítottak.

1895-ben az első automobil megjelenésével új fejezet kezdődött a magyar közlekedés történetében. A „*magánjáró*” gép olyan gyors ütemben pöfögte ki az elhasznált benzingőzt, és néha olyan sebes iramot vett, hogy még a gyorsan ügető kettősfogatot is megelőzte, ezért nagy ellenszenvvel fogadták a pestiek. A technika mégis győzött, és egyre több gépkocsi közlekedett a főváros útjain. A gépjárművek közlekedését eleinte egyáltalán nem szabályozták. 1899-ben megjelent a fővárosban az első teherszállító gépjármű, egy 5 tonnás Daimler, amit – talán az első intézkedés keretében – hamarosan kiltottak, mert a csatornázás beszakadt alatta. Budapest főkapitánya 1900. évi jelentésében már arra is kitért, hogy az automobiloikat gyors menetelésük miatt, ami 10-16 km/óra volt, előbb-utóbb szabályozás alá kell vonni, különösen a nagy kocsiforgalmú vonalakon és a sétakocsizó utakon, ahol sok panasz merül fel ellenük.

Az első személyszállító gépkocsival csaknem egy időben került az országba az első motorkerékpár. Ez a kezdetleges jármű Wolfmüller-féle egyhengeres motorral volt felszerelve, ami izzócsöves gyújtású volt. Mivel lendítő kerekékkal nem rendelkezett, a dugattyút egy erős gumiszalag húzta vissza, ami viszont olyan gyorsan elhasználódott, hogy hosszabb útra méterszámra kellett a túrázónak magával vinni belőle.

Az automobil-közlekedés szabályozására nem sokáig kellett várni, mert a Közigazgatási Osztály 1901-ben 17902/1901. sz. alatt kiadta Budapest székesfőváros területére érvényes első autóforgalmi szabályrendeletét. Ez 17 pontból állt, és többek között előírta, hogy:

„1. Csak oly automobil hozható forgalomba, melyre a főkapitányság által a használati engedély kiadatik.

2. Az engedély írásban kérendő a főkapitányságtól.
3. Vezetésre csak az jogosult, kinek a főkapitányság automobil vezetői jogosítványt állít ki.
4. Minden automobil évente, április hónapban a főkapitányság által megvizsgálandó, s kifogástalansági bélyegzővel látandó el.
5. A tulajdonos köteles gépét a kitűzött helyen és időben bemutatni.
[...]
11. Minden automobil a főkapitányság által számmal látandó el. Ha az automobil más tulajdonába megy át, az új tulajdonos által bejelentendő.
12. Rendőrközeg intésére az automobil megállni, s a vezető jogosítványát fölmutatni köteles.
14. Hajtáskor a jelzőkürttel gyakran jel adandó, baleset bekövetkezésekor meg kell állni.
15. Utcai lámpák felgyújtásakor, ködben nappal is, a gép lámpája kivilágítandó.
16. Hibás, vagy hasznavehetetlen kürttel bíró géppel csak lépésben, s csak mellékútcákon szabad haladni.
17. Idegenek csak akkor hajthatnak a fővárosban automobillal, ha a főkapitányságnál jelentkeznek.”

A rendeletből a 13-as számot kihagyták. Az automobillal való közlekedést úgy határozták meg, hogy:

„Kétkerekű automobillal tilos járni ott, ahol a kerékpározás tiltva van. Három és több kerekű, személyszállításra szolgáló automobillokkal mindazon helyeken meg van engedve a hajtás, ahol a személyszállító fogatokkal járni szabad. Teherszállításra szolgáló automobillokkal a közlekedés csak ott van megengedve, ahol egyéb teherkocsival közlekedni szabad, de ezekkel gyorsabban haladni, mint közönséges teherkocsikkal, tilos!”

A sebességre vonatkozóan előírták, hogy „kétkerekű automobillokkal nem szabad gyorsabban hajtani, mint a szabályzat értelmében a közönséges kerékpárokkal. Három- és többkerekű személyszállító automobillokkal a villamos vasutak mentén a villamos vasúti kocsinak engedélyezett sebességgel: a város belterületének egyéb helyein pedig ott, hol az utca széles és nem nagyforgalmú, legföljebb 15 km gyorsasággal: hol pedig az utca keskeny, avagy nagy a forgalom, csak 10 km gyorsasággal szabad közlekedni. Kültelki utakon, ha az útvo-

nal szabad, a sebesség 30 km gyorsaságra fokozható.” 1900-ban két lényeges esemény történt: ebben az évben indult útjára Budapesten a Belváros és a Köztemető között az első magyar autóbusz, ami pár hónapig közlekedett, a másik a Magyar Automobil Club megalakulása volt. November 30-án a Royal Szállóban húsz résztvevővel alakult meg a Magyar Automobil Club, aminek első elnöke gróf Szapári Pál, társelnöke gróf Károlyi Mihály volt. A klubot lényegében a gépjárművek népszerűsítése érdekében hozták létre, és a következő évben már nagy sikerrel megrendezték az első hazai autókiállítást. Közös kirándulásokat, túrákat szerveztek, és ismeretterjesztő szakmai előadásokat is tartottak. Az automobilizmusról az 1902. évi Kincses Kalendáriumban többek között az olvasható, hogy „helyes magyar szóval még nem tudjuk megnevezni ezt a minden ízében modern alkalmatosságot, amely egy-két év óta diadalmasan száguld végig a földkerekség országain... Annyi azonban bizonyos, hogy akár legyen jó magyar neve, akár nem, az automobil teljes és végleges diadala Magyarországon sem maradhat el... Külső alakjukra és rendeltetésükre nézve is sokféle autóbust tudnak előállítani. Abban is megnyilvánulhat az automobil haszna, hogy kedvéért az országutakat mindenütt rendbehozzák...”

Az automobilizmus térhódítása azonban nem minden vonatkozásban volt problémamentes, sőt ellenzői is voltak. Például Rudnay Béla főkapitány elutasító állásfoglalása az automobil-béerkocsik bevezetésével kapcsolatban az alábbi volt:

„Tekintetes székesfővárosi Tanácsnak

Vonatkozással f. évi november hó 25-én 244867/1904 V szám alatt e hivatalhoz intézett átiratára, Tóth Pál és érdektársai kérvényének visszajuttatása mellett van szerencsém a kérelem érdemére vonatkozó álláspontomat tisztelettel a következőkben közölni:

Az automobil béerkocsikkal való közlekedés ellen általánosságban nincs észrevételem, de sőt készséggel elismerem, hogy közegészségi és köztisztasági szempontokból határozottan előnyös volna, ha különösen a város belső részének szűkebb utcáin rendszeresített állomás helyekre automobil-béerkocsik lennének beoszthatók. Nem lenne tehát kifogásom az ellen, ha a most engedéllyel bíró béerkocsi iparosok e célra megfelelő, zajtalanul járó, dörzsfékkal ellátott s minden tekintetben kifogástalan autóbust szereznének be s iparukat ezzel

folytatnák.

Tóth Pál és érdektársai kérelmének teljesítését azonban a leghatározottabban ellenzem. Ők ugyanis 100 új automobil bérkocsi rendszámra kérnek engedélyt, mely engedély megadása a már évek óta súlyos válsággal küzdő bérkocsi iparosok teljes tönk्रे tételét eredményezné.

A tek. Tanács előtt is bizonyára eléggé ismereteseek azok a valóban súlyos anyagi bajok, amelyekkel a fővárosi bérkocsi iparosok küzdenek. Köztudomású dolog, hogy a közúti vasutak folytonos fejlődése és mind tökéletesebbé tétele folytán keresetük nagy részét elvesztették elannyira, hogy a mind nagyobb mérveket öltő drágaság következtében megélhetésük napról napra nehezebbé válik. Ma már oda jutottak, hogy a szegényebb és eladósodott iparosok egy részét csak azzal tudom a teljes tönkre jutástól megmenteni, hogy őket időnkint rendkívüli kedvezményként vasúti kirendelésben részesítem.

Ezeket a bajokat amint ezt már több ízben kifejtettem, egyedül a most engedélyezett bérkocsik létszámának leszállításával lehetne gyökeresen segíteni. Akkor tehát amikor a létszám leszállítására van szükség, azt felemelni képtelenség lenne.

Mindenek alapján méltóztassék Tóth Pál és érdektársai kérelmét elutasítani.

Budapest, 1904. december 10-én

Rudnay Béla
főkapitány”

1906 augusztusában Jáky Tóth József bankbizományos kérte a fővárosi tanácstól, hogy ötven darab automobil-bérkocsi forgalomba állítását engedélyezze. Részletes kérvényében többek között hangsúlyozta, hogy:

„Közérdekű célt szolgálók és a nagytekintetű Tanács jóindulatára is számítok azért, midőn azon tiszteletteljes kérelemmel járulok a nagytekintetű Tanács elé, miszerint nekem Budapest székesfőváros területére 30 évi időtartamra ötven darab automobil bérkocsinak forgalomba hozatalát engedélyezni méltóztassék.

Tervbe vett vállalatom keresztülvitelének módozatairól következőkben van szerencsém tájékoztatni a nagytekintetű Tanácsot.

Az általam forgalomba hozni szándékolt automobil kocsik az ide mellékelt ábra szerint a közönségnek úgy a belső csíny, mint a kényelem tekintetében emelhető legmesszebbmenő igényeinek alkalmasak megfelelni. A kocsik 4 ülésre vannak berendezve és taxaméterrel ellátva, ami az eddig a közönség részéről sokat panaszolt visszaéléseknek van hivatva elejét venni.

A fuvarozási díjak a következőképp alakulnának: a főváros területén reggeli 6 órától éjjeli 11 óráig 1–4 személyig az első kilométerig 50 fillér, minden további megkezdett 500 méter után 25 fillér. Éjjel 11 órától reggeli 6 óráig 1–4 személyig az első kilométerig 1 korona, minden további megkezdett 500 méter után 50 fillér. A főváros területén kívül a fenti díjak kétszerese szedetnék. A kocsi várakoztatása esetén úgy a főváros területén, mint azon kívül, minden 10 perc 50 fillér.

A kocsik óránként legfeljebb 20 kilométernyi sebességgel haladnának, úgy, hogy közbiztonsági szempontból ezen intézmény létesítése ellen esetleg felmerülő aggodalomra semmi ok fenn nem forog. Kocsivezetőkül kizárólag vizsgázott szakemberek alkalmaztatnak, kik tisztességes díjazásuk folytán is a most bevettől előnyösen eltérő előzékeny magaviseletet tanúsítanak a közönséggel szemben. A kocsivezetők havonként 60 korona fizetést és a bevételnek 10%-át élvezik...”

1907 májusában a budapesti szíjgyártók ipartestülete felterjesztést intézett a tanácshoz, amelyben tiltakozik az automobil-bérkocsik ellen. Többek között hangsúlyozták:

„Tudva levő dolog, hogy a régente oly hatalmas szíjgyártó ipar az utóbbi években igen sok csapásnak volt kitéve az által, hogy a bérkocsisoknak a keresete óriási mértékben megcsappant a bicikli és a vilamos vasúti közlekedés következtében. A most terbe vett automobil vállalat pedig végképpen tönkre fogja tenni a bérkocsi ipart és így közvetve a szíjgyártó ipart is. Mert mindenki tudja, hogy a szíjgyártók itt a székesfővárosban leginkább már csak a bérkocsisoktól és a fuvarosoktól élnek... Ha az automobil vállalat létesülni fog, akkor még ez a csekély keretük is elvész, nem lesz, aki lószerszámokat csináltasson és javításokat eszközöltessen... Ez az intézmény egy oly katasztrófát fog előidézni, amelynek következményeitől az érdekelt adófizető polgárokat és becsületes családokat megmenteni a hatóság-

nak elsőrendű kötelessége.

Kétségtelen, hogy a bérkocsisok és fuvarosok tönkremenetelével el fognak pusztulni mindazok, akik ezekkel üzleti összeköttetésben állnak. Csak egyedül a szíjgyártóknál mintegy száz mester és 500 munkás családjaikkal egyetemben vesztik el mindennapi kenyerüket, földönfutókká lesznek. Ezenkívül még sok száz iparos és azok családtagjai fog tönkre menni azok közül, akik ma a bérkocsisoktól élnek. Az automobil vállalat tőkepénzesei tehát néhány száz családot fognak tönkre tenni azért, hogy tőkéjüknek jó befektetést biztosítsanak. De ezzel az állam és a főváros háztartásának nagy kárt fognak okozni, mert a vállalat feltétlenül sokkal kevesebb adójövedelmet fog hozni, mint amennyit ez a sok száz iparos család közvetlenül és közvetve adózott...

Az automobil vállalat létesítése még nem képez szükségletet, mert a tapasztalat azt mutatja, hogy a mostani bérkocsisok is úgy hétköznapi napokon, mint ünnepnapokon rendes állomáshelyükön, még a legforgalmasabb városrészekben is nagy számban üresen állnak, fuvart lesnek és nincs kellő keresetük..."

A tiltakozás ellenére a főváros 1912-ben elkészítette szabályrendeletét a taxiközlekedésre vonatkozólag, s megindult a taxiközlekedés is. 1914-ben Görlinger Rudolf megszerezte az első iparigazolványt gépjárművel történő teherfuvarozásra, 1915-ben pedig megindultak az első autóbuszok a főváros útjain, de mielőtt ezekkel részletesebben foglalkoznánk, vissza kell térni egy lényeges eseményhez, ami 1910-ben történt. Ebben az évben már 937 személyszállító és 110 teherfuvarozó gépjármű közlekedett az országban, ami szükségessé tette a közúti forgalomban való részvételük átfogó szabályozását. Így született meg az 57.000/1910. BM számú rendelet, ami az 1909. október 11-én Párizsban tartott nemzetközi konferencián aláírt egyezmény alapján szabályozta a gépjárművek forgalmát, azok megvizsgálását, rendszámmal való ellátását, a közlekedési rendet, a gépjárművezetők képzését, a gépjárművek nemzetközi forgalmát. A rendelet értelmében a járművezetőknek „*állandó figyelemmel és nagy elővigyázattal*” kellett közlekedniük. A vezető köteles volt arra ügyelni, hogy „*a gépjármű füstöt, bűzös gázokat – huzamosabb állást követő indítást kivéve – ne terjesszen.*” A sebességet a város belterületén maximálisan 25 km-ben, a 3000 kg-nál nehezebb járműveknek 20

km-ben állapították meg. Ezt a sebességet a lépésben haladó lófogató kocsik sebességéig kellett csökkenteni többek között a keskeny vagy nagy forgalmú utcákban, gyalogos közlekedésre is kijelölt utakon, beforduláskor, sötétben és síkos utakon. A lófogatok gyorsaságát ekkor még azért is figyelembe kellett venni, mert a városi járművek túlnyomó része valódi lóerővel működött. A szabályrendelet (az első KRESZ) egységes jelzőtáblák alkalmazását is előírta, de akkor mindössze négyet használtak: bukkanó, kanyarulat, vágánykeresztezés és útkeresztezés.

A szabályrendelet betartását már a hatálybalépés után szigorúan ellenőrizték. A Közigazgatási Osztály ellenőrei 1911-ben 546 személy ellen tettek feljelentést a szabályrendelet megszegése miatt.

A forgalom növekedésével a következő években egymás után jelentek meg a szabályrendelet módosítások. A gépjárművek szaporodásával pedig annyira megnövekedett az autók okozta balesetek száma, hogy 1912-ben közlekedési rendőrség felállításának a gondolata is felmerült.

Az első világháború után aki csak tehetett, valamilyen hasznot ígérő vállalkozásba kezdett, és így természetes volt, hogy sokan a gépjármű-fuvarozást választották. A kereskedelmi minisztérium 1924-ben már egymás után adta ki az autóbusz-fuvarozásra és teherfuvarozásra jogosító engedélyeket. Hamarosan elkerülhetetlenné vált a közhasználatú gépjármű-fuvarozás és a közúti közlekedés egységes szabályozása, amit a következő részben mutatunk be.

Jegyzetek

1. Bécs–Sopron–Zágrád–Zára között hetenként egyszer, Buda–Eger–Mikszád–Kassa, Buda–Eszék–Pétersvárad–Zimony, Buda–Szeged–Temesvár–Nagyszombat, Nagyszombat–Brassó és Szászsebes–Kölcsház között kéthetenként egyszer, Várasd–Marburg között hetenként egyszer, valamint Fiume–Triest között hetenként kétszer közlekedett postajárat.

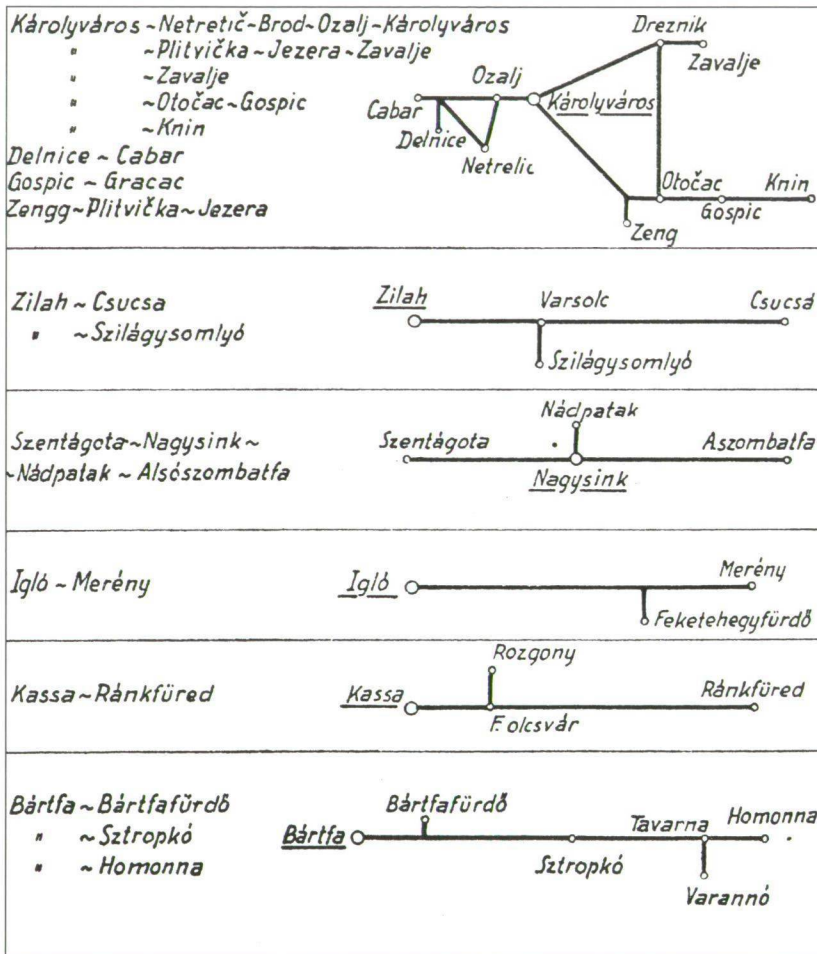
2. Budáról Temesvárra 11 forint 34 krajczár, Nagyszombatba 20 forint 30 krajczár, Kassára 9 forint 34 krajczár, Eszékre 10 forint, Zimonyba 17 forint 38 krajczár volt a menetdíj, amin felül még mérföldenként másfél pengő krajczár ostopénzt kellett a postakocsisnak fizetni.

3. Szeged–Cegléd–Pest–Érsekújvár–Pozsony–Bécs között naponta két pár személyvonat közlekedett. A Bécsből érkező vonat Cegléden kettévált Szeged és Szolnok felé, a Bécs felé közlekedő vonatokat itt egyesítették. A vonatok különböző menettartammal közlekedtek, ami Szegedről Bécsbe 18 óra 34 perc és 19

óra 53 perc, ellenkező irányban 23 óra 15 perc és 19 óra 8 perc volt. Szintén 1854-től a posta malle-járatok Pest-Eszék-Pétervárad között 60 óra, Pest-Zimony között 30 óra, Pest-Veszprém között 14 óra alatt tették meg az utat. 1855-től Pest és Bécs között 17 óra 30 perc, Pest és Zombor között 36 óra volt a menetidő. A lovas levélpósták Szeged–Arad között 15 óra 45 perc, Arad–Nagyvárad között 17 óra 45 perc, Arad–Nagyszében között 34 óra alatt tették meg az utat.

4. Báró Bruck kereskedelemügyi miniszter egy 1851. május 17-én kiadott rendeletével utasította a vasútállomásokat, hogy mindegyiken egy-egy alkalmazott tanulja meg a postakezelést. A következő évtől az államvasutak minden vasútállomása postahivatal is volt anélkül, hogy a személyzet létszámát növelni kellett volna. Ez a rendelkezés 1855-ben, amikor az osztrák államvasutat magántársulatoknak eladták, megszűnt. A postahivatalok önállóan a községekben működtek tovább.

5. Hazánkban az első mozgóposta 1864. március 1-től közlekedett Bécs és Pest között Pozsonyon, Érsekújváron és Vácon át 10-es és 11-es számmal, bécsi tisztviselőkkel. Ezek a mozgóposták 1868-tól már pesti irányítással és magyar tisztviselőkkel közlekedtek. A pest–bécsi mozgópostát I. és II. számmal látták el, majd 1869-ben ezt követte a pest–temesvár–báziási mozgóposta III. és IV. számmal, a pest–gyulafehérvári V. és VI. számmal, a buda–prágai VII. és VIII. számmal és a pest–kassai IX. és X. számmal jelölve. 1875-ben újabb mozgópostákat közlekedtettek: a cegléd–kassai XI. és XII., a pest–győri XIII. és XIV., a kolozsvár–püspökladányi XV. és XVI., az arad–gyulafehérvári XVII. és XVIII., a debrecen–királyházai XIX. és XX., a pest–oderbergi XXI. és XXII., a nagykanizsa–bécsújhelyi XXIII. és XXIV., a nagykanizsa–mohácsi XXV. és XXVI. számot kapott. A mozgóposták számozása megnyitásuk sorrendjében történt.



4. ábra

A magyar királyi posta autóbusz-hálózata
1910 és 1917 között összesen 902 km volt



5. ábra

*Fiákerállomás Budapesten az 1900-as évek elején, a Vörösmarty téren.
Az állomáshelyeket köztisztasági okból aszfalttal kellett burkolni.
A megérkezés után a kocsis a ló nyakába akasztotta a zabtarisznyát,
szénával etetni nem volt szabad.*



6. ábra

Ilyen volt a Rákóczi út forgalma az 1900-as évek elején

A két világháború közötti évek eseményei

Az I. világháborúban és a trianoni békediktátum következményeként hazánk közlekedési eszközei és közlekedési hálózata is jelentős veszteséget szenvedett. Az I. világháború kitörése előtt 2877 db személyszállító gépkocsi, 316 db tehergépkocsi és 126 db motorkerékpár, összesen 3319 db gépjármű volt az országban, ami 1919 végén már alig haladta meg az ezer darabot. A közlekedési ágazatok közül a legnagyobb veszteség a vasutak hálózatát és járműparkját érte.

Az 1920-as évek elején, ahogy nőtt a termelés és a vállalkozói kedv, úgy emelkedett ismét a gépjárművek száma, és azok már nemcsak a magánéletben, hanem a közhasznú forgalomban is jelentős szerephez jutottak. A fővárosban a növekvő gépjárműforgalom miatt hamarosan veszélybe került a közúti közlekedés rendje és biztonsága is. A főútvonalakon lebonyolódó vegyes forgalom, a szűk mellékutcák kevert irányú forgalma, a gyalogosok és a járművel közlekedők fegyelmezetlensége egyre több balesethez vezetett. Ilyen körülmények között elkerülhetetlenné vált a forgalmasabb helyeken a forgalom helyszíni irányítása és ellenőrzése, aminek végrehajtására 1926-ban létrehozták a közlekedési rendőrsztagot. Hamarosan napvilágot láttak azok a főkapitányi szabályrendeletek is, amelyek a lassú és a gyorsabb forgalmat különválasztották, a lófogatú teherforgalmat a mellékutcákba terelték, a szűk utcákban bevezették az egyirányú közlekedést.¹

A magyar kormány 1926. augusztus 24-én Párizsban aláírta a közúti közlekedést és a gépjárművek közúti forgalmát szabályozó nemzetközi szerződést. A közúti közlekedés szabályozása tárgyában kötött egyezményt az 1929. évi XXII., a gépjárművek közúti forgalmának szabályozása tárgyában kötött egyezményt pedig az 1930. évi XII. tc. iktatta törvénybe. Az előbbi törvényben nyert felhatalmazás alapján adta ki a belügyminiszter a kereskedelmi miniszterrel együtt a közúti közlekedési rendészet egységes szabályozása céljából a 25000/1929. BM számú rendeletet, az ún. Közlekedési Kódexet. Az új rendeletben előírták a közúton a haladás irányát, szabályo-

kat állítottak fel a megelőzésre, kitérésre, a közlekedés sebességére, világító- és jelzőeszközök alkalmazására, a gépjármű-ügyek adminisztrálására és nemzetközi forgalmára. Azt is előírták, hogy a közúti forgalomban csak az a gépjármű vehet részt, amely forgalmi engedéllyel, igazolólappal és rendszámmal rendelkezik; a gépjárművet a közúton csak olyan személy vezetheti, aki a vezetői vizsgát sikeresen letette, és ennek eredményeként gépjárművezetői igazolványt kapott.

A gépkocsik a párizsi egyezményt aláíró államok területén csak akkor közlekedhettek, ha nemzetközi forgalmi engedéllyel és jelzőtáblával rendelkeztek, a vezetőnek pedig nemzetközi vezetői igazolványa volt. A Magyarországról külföldre menő gépjármű és vezetője részére a szükséges nemzetközi okmányokat ekkor a Királyi Magyar Automobil Club és a Touring Club adta ki.

A Kódex a gépjárművek adminisztrálására ún. gépjármű-kerületeket létesített. Az ország területét tizennyolc ilyen kerületre osztották fel.² A forgalmi engedély, a rendszámtábla, az igazolólap, a vezetői engedély kiadására és átírására, a nemzetközi forgalmi engedély és a nemzetközi igazolvány láttamozására a gépjármű-kerületek székhelyén lévő rendőrkapitányságok voltak elsőfokon illetékesek. Hamarosan az is kiderült, hogy a Kódex szabályozása nem teljes körű, így további jogszabály-alkotás vált szükségessé. Ilyen okok voltak például:

- az érdekeltek több esetben elmulasztották a gépjárművek tulajdonában beállott változást bejelenteni. Kötelezően elő kellett írni előbb a tehergépjárművek, majd a pótkocsik rendszámmal való ellátását is (127000-1932. BM, ill. 159300-1933. BM);

- a magánhasználatban levő tehergépkocsikkal személyszállítást is végeztek a szükséges óvintézkedések mellőzésével. Szabályozni kellett a személyszállításra felhasznált magánhasználatú üres tehergépjárművek biztonsági berendezését és a szállítható személyek számát, az áruval rakott magánhasználatú tehergépkocsin szállítható személyek számát és a vásári fuvarozást (157000-1933. BM).

*

Hazánkban az árufuvarozó vállalatok gépkocsijainak darabszáma 1920-ban 19, 1923-ban 339 volt. A gépkocsival végzett hivatásszerű árufuvarozást az 1884. évi XVII tc. alapján (ipartörvény) engedélyezték. A törvény 1. paragrafusa értelmében: *„A magyar korona országai területén minden nagykorú, vagy nagykorúnak nyilvánított egyén, nemre való tekintet nélkül, ezen törvény korlátai között bármilyen iparágat, ide értve a kereskedelmet is, bárhol önállóan és szabadon gyakorolhat.”*

A 10. paragrafus kimondja, hogy a rendes járatí időhöz kötött személyszállítás és bérkocsik forgalomban tartása engedélyhez kötött. Az ipartörvény végrehajtása tárgyában 1884. augusztus 26-án kiadott 39.266. sz. szabályrendelet alapján az említett fuvarozási tevékenység képesítéshez nem, de engedélyhez kötött iparnak minősült, amit iparigazolvánnyal lehetett végezni. Ez a törvény a gépkocsi-fuvarozás szabályozására kevésbé volt alkalmas, de mert más törvény még nem volt, ezt alkalmazták. Az ipartörvényen alapuló, teherfuvarozásra jogosító igazolványt kevesen, az autóbusz-fuvarozásra jogosító igazolványt pedig a főváros kivételével senki nem váltotta ki. Mindezek után született meg az 1922. évi XII. tc., amely több iparágat, köztük (csak!) a géperejű teher-, a rendszeres járatú autóbusz- és a közterületről induló géperejű bérkocsifuvarozást kötötte engedélyhez, még a gépjármű-fuvarozás több fajtája, például az esetenkénti járatokat fenntartó autóbusz-fuvarozás és a telephelyről induló géperejű bérkocsi-fuvarozás továbbra is igazolványos ipar maradt. Az engedélyek kiadása a kereskedelmi minisztérium hatáskörébe tartozott, és azt erőteljesen korlátozták. A kiadott engedélyek rendszerint csak 30 km-es körzetre szóltak, és azt még a törvény rendelkezéseit végrehajtó közegek is túl szigorúnak tartották, kellő szigorral nem is ellenőrizték, aminek az lett a következménye, hogy a gépjármű-fuvarozók az egész országban szabadon fuvaroztak. Az autófuvarozók nagy része azonban még ezt az engedélyt sem szerezte meg, hanem mint „vadfuvarozó”, engedély nélkül fuvarozott. Hamarosan a vasutak is felismerték, sőt tapasztalták a konkurencia veszélyét, és az engedélyező hatósághoz védelemért folyamodtak. Az 1926 nyarától kiadott engedélyek már tartalmaztak bizonyos korlátozást, mert kimondták, hogy az engedélyes vasúton is lebonyolítható fuvarozást csak akkor vállalhat, ha a feladás és a ren-

deltetés helye együttvéve a vasúttól 5 km-nél távolabb van. Ezzel a korlátozással azonban nem sikerült a célt elérni, mivel az engedélyezési feltételeket nem lehetett kellően ellenőrizni. A legkönnyebben ellenőrizhető korlátozásnak az mutatkozott, hogy az engedélyes csak bizonyos körzetben fuvarozhat. 1927 nyaratól már a körülményeknek megfelelő, legfeljebb azonban 60 km körzetben érvényes engedélyeket adtak ki. 1928-ban látott napvilágot a kontáriparokról szóló kereskedelmi és belügyminiszteri rendelet, amit az engedély nélküli áru fuvarozókra is alkalmaztak, és a jogtalan áru fuvarozók ellen tömeges kihágási eljárás indult. A vasutak a gépkocsi-verseny leküzdése érdekében díjmérséklést léptettek életbe, 1927-ben külön gépjármű-fuvarozási vállalatot létesítettek (Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt.), de a várt eredményt így sem tudták elérni.

Ilyen körülmények érlelték meg id. Desewffy Aurélban, a kereskedelmi minisztérium akkori államtitkárában azt az elhatározást, hogy a gépjármű-fuvarozást szabályozó külön törvény készítését folyamatba tegye. A cél az államvasutak megvédése és a gazdaságtalan verseny kiküszöbölése volt, de ott, ahol a gépkocsi előnyösebben képviselte a közérdeket, azt kell segíteni.

A törvénytervezetet Bud János kereskedelmi miniszter 1929-ben terjesztette a törvényhozás elé, amit az némi módosítással el is fogadott. Az új törvény mint a közhasználatú gépjárművállalatokról szóló 1930. évi XVI. tc. került törvénytárunkba és a végrehajtása tárgyában kiadott 57.000/1931. K. M. számú rendelet alapján 1931. október 15-én lépett volna életbe, de az államvasutak javaslatára egy évi átmeneti idő engedélyezésével a kereskedelmi minisztérium csak 1932. október 15-én léptette életbe. Az új rendelet értelmében az engedélyokiratokat 1932. október 15-ig ki kellett cserélni. Az új engedélyek kiadásánál megtörténhetett, hogy a fuvarozó a távolabbi viszonylatra érvényes engedélye helyett csak 30 km-es körzetre szóló engedélyt kapott. Az államvasutak autóellenőrző tevékenysége, a sorozatos feljelentések és a hatóságok szigorú fellépése az autófuvarozók létszámát 1932-ben nagymértékben csökkentette, ugyanakkor az ügyesebb autófuvarozók annak is megtalálták a módját, hogy a tiltott fuvarozást milyen módon végezhetik még szabadabban. Mivel a törvény megengedte az üzemi fuvarozást, ami saját gépkocsival saját áru fuvarozását jelentette, csak különféle iparigazolványokat

kellett beszerezni, és az áru tulajdonjogát azzal igazolták. Amikor a hatóság ezeket az ál-iparigazolványokat elkezdte felülvizsgálni, például van-e az iparigazolványhoz tartozó üzlet, egyszerűen annyi áltársat szereztek, ahányféle árucikknek megfelelő iparigazolványuk volt, mert a törvény a gépkocsi üzemeltető tulajdonostársak számát nem korlátozta. Így született meg az álüzemi gépkocsi, illetve az álüzemi fuvarozó.

Ezekben az években a gépkocsival történő teherfuvarozásra négyféle jogosítvány volt érvényben:

1. az 1884. évi XVII. tc. alapján kiadott és az egész ország területére érvényes iparigazolvány,
2. az 1922. évi XII. tc. alapján kiadott és szintén országos fuvarozásra jogosító iparendély,
3. az 1922. évi törvényen alapuló zóna és
4. az 1922. évi törvényen alapuló körzeti korlátozást tartalmazó iparendély.

Az 1930. évi XVI. tc. gépjárművel történő közhasználatú fuvarozást átfogóan szabályozta. A szabályozás lényegében valamennyi gépjármű-fuvarozó tevékenységét meghatározott körzetekre korlátozta. Az eléggé szűkreszabott körzetben azonban nem volt annyi fuvaralkalom, hogy abból az engedélyesek megélhettek volna. Az automobilizmus fejlődését károsan befolyásoló intézkedések ellen kézenfekvőnek mutatkozott az a megoldás, hogy

1. az érdekeltek közösségbe tömörüljenek;
2. a tömörülés a vasutakkal forgalommegosztás céljából megállapodást létesítsen;
3. a tömörülés tagjai a m. kir. államvasutaknak adott engedély alapján tevékenykedjenek.

Gróf Teleki János érdeme, hogy az érdekeltek közösségbe tömörültek és megalakították a Magyar Teherautófuvarozás Országos Központi Szövetségét (MATEOSZ), és megkezdték a tárgyalásokat a m. kir. államvasutakkal. A tárgyalások olyan gyors eredményre vezettek, hogy 1933 nyarán már meg is kötötték az együttműködési szerződést, aminek közös célja volt: *„úgy vasúti, mint a tehergépjármű-fuvarozáshoz fűződő gazdasági érdekek fokozottabb érvényesítése. A gépkocsival való közúti, helyközi áru fuvarozásnak oly megszervezése, hogy a géperejű tehergépkocsik az ország áruforgalmának le-*

bonyolításában rendszeres és jelentőségüknek megfelelő mérvben, a gépkocsifuvarozók okszerű tömörítésével részt vegyenek. Továbbá, hogy a gépereiű tehergépkocsiknak és az üzemükhöz szükséges berendezéseknek állomány-állaga fenntartható és fejleszthető legyen anélkül, hogy a vasutakban fekvő és közgazdasági, valamint állampénzügyi szempontokból nagyjelentőségű nemzeti vagyon a vasutak ellen illogikus, vagy rendszertelen versenyezéssel károsíthatnák, sőt ellenkezőleg, a vasutak és a gépkocsik harmonikus együttműködésével a vasutak forgalma nemcsak megóvható, hanem fejleszthető is legyen.” A szerződés leszögezte, hogy a vasutakkal és a fuvaroztatókkal szemben mindig a szövetkezet, nem pedig a fuvar lebonyolító tag, illetőleg alkalmazott áll jogviszonyban. A szövetkezet felelős tagjainak és azok alkalmazottainak a fuvarozással kapcsolatos ténykedéseiért és mulasztásaiért. A szerződéssel kapcsolatos kérdések rendezésére Intézőbizottságot hoztak létre, aminek 3 vasúti és 3 szövetkezeti tagja volt.

A forgalommegosztás úgy történt, hogy a szerződő felek a gépjárművel való teherfuvarozás céljából az ország területét 7 forgalmi körzetre osztották, és a körzetekben az abban telephelyes gépkocsifuvarozó elvileg mindenféle árut szabadon fuvarozhatott, de az Intézőbizottság bizonyos árut és viszonylatokat a vasútnak tarthattott fenn, a vasút pedig a távolsági korlátozásokra, illetve körzeti határookra való tekintet nélkül bizonyos fuvarokat a szövetkezetnek engedhetett át. A szerződő felek abban is megállapodtak, hogy a szövetkezet a vasutak részére áruszerzési tevékenységet fejthet ki, amiért szervezési jutalékot kap, viszont köteles ellátni azoknak a vasútállomásoknak és vasútvonalaknak az áruforgalmát, amelyeket a vasút a csekély forgalom miatt nem szolgál ki. Mindkét fél olyan tarifapolitikát alkalmazhatott, amely a szövetkezeten kívül állók versenyét leküzdötte.³

A MATEOSZ szervezetét a cégbíróság által jóváhagyott alapszabályok írták elő. Az új tagokat az igazgatóság vette fel. A fuvarozást lebonyolító tagoknak az alapszabályon kívül a vasutakkal kötött külön szerződésből és az engedély-okiratból származó kötelezettségeket is be kellett tartani. A szövetkezet a fuvaralkalmakon kívül más előnyöket is biztosított a tagok részére, például beszerezték az üzemanyagot, a szavatossági biztosítást kedvezményes tételekkel kö-

tötték meg a biztosítóval, garázsokat létesítettek, hozzájárultak az új tagok gépkocsijainak beszerzéséhez. A fuvar vagy a szövetkezet vállalta és elosztotta a tagok között, vagy a tagok szerezték a szövetkezet nevében, de bárki vállalta, a szövetkezet részesedése minden fuvar után a fuvardíj 5 %-a volt.

A szövetkezet igazgatósága 1935-ben 1368 db 100 pengő névértékű részjegy jegyzését tartotta nyilván, amiből 370 db a hazai vasutaké volt. A tagok létszáma 1934 végén 494, 1935-ben 500 volt. A szövetkezet 1934-ben 9 525 945 kocsikilométert, illetve 12 186 454 tonnakilométert teljesített. A fuvarozott áru mennyisége 171 896 tonna volt, és közel 4 millió pengő fuvardíjat szedtek be. Az esetenkénti áru fuvarozáson kívül 10 útvonalon rendszeres járatokat is közelekdttettek.⁴

A MATEOSZ központi irányítását Budapest székhellyel a szövetkezet végezte (7. ábra). Az igazgatóságot a közgyűlés választotta meg. Az igazgatóság elnökségből, forgalmi és kereskedelmi, műszaki, jogi, ellenőrzési és könyvelési osztályból állt. Minden osztályt osztályfőnök irányított.

A MÁV-MATEOSZ közötti áruforgalom megosztására az intézőbizottság üzemtervet készített, de abban nem lehetett az egész ország területére egységesen meghatározni a forgalom megosztását, mert részben a vasúti érdekek, részben a gépkocsi-fuvarozásra felkínált árunemek vidékenként más-más intézkedést kívántak. Ezért az intézőbizottság az ország területét hat körzetre osztotta fel és a forgalom megosztást körzetenként szabályozták. A körzetek és határai a következők voltak:

I. Budapest körzet: Nagyszentjános, Kisbér, Székesfehérvár, Polgárdi, Simontornya, Nagydorog, Bölcse, Harta, Csengőd, Városföld, a Tisza folyó Kisköréig, Heves, Ludas, Pásztó, Zagyvapátfalva, Somoskőújfalu.

II. Szegedi körzet: az országhatártól a Dunáig, Városföld, Alpár, Kunszentmárton, Almásimajor, Gyoma, Vésztő.

III. Debreceni körzet: a miskolci, budapesti, szegedi körzet által határolt terület.

IV. Miskolci körzet: a budapesti körzet határa és Kiskörétől a Tisza folyóig.

V. Győri körzet: a budapesti körzet nyugati határa Polgárdiig, innen

a Balaton északi része Keszthely felett, s onnan egyenes irányban a nyugati országhatárig.

VI. Pécsi körzet: a budapesti, győri és szegedi körzet határai közötti terület (8. ábra).

A győri körzet kivételével minden MATEOSZ-körzet székhelye megegyezett a MÁV üzletvezetőségek székhelyével, de már ekkor tárgyaltak arról, hogy ezt a körzetet is üzletvezetőségi székhelyre, Szombathelyre helyezik át. A MATEOSZ gépkocsik által fuvarozható árukat az intézőbizottság árunemek szerint osztályozta. Voltak olyan áruk, amelyeket az egész ország területén szabadon lehetett fuvarozni, olyanok, amelyeket az egész ország területéről csak Budapestre lehetett fuvarozni és olyanok, amelyeket a körzeten belül tilos volt fuvarozni. A MATEOSZ tagok megbízható tájékoztatása és a vasúti ellenőrzés megkönnyítése érdekében az intézőbizottság a fuvarozni szabad és tilos árukról jegyzéket készített, és azt a MATEOSZ tagsági igazolvány mellékleteként a tagoknak kiosztotta. A könnyebb megkülönböztetés érdekében minden körzet részére más-más színű kiegészítő lapot bocsátottak ki.⁵ A szegedi körzet fuvarozói részére a kiegészítő lap az alábbiakat tartalmazta:

„I. A körzeti határon túlterjedőleg is megengedett forgalmak:

A) Az egész ország területén szabadon szállíthatók bárholnan bárhová:

1. Átköltözködési ingóságok,
2. Vásári fuvarozás tárgyai,
3. Élőállatok országos vásárokra, szabályszerű járatokkal, Budapest kivételével,
4. Gyökeres élő növények és facsemeték,
5. Üres használt göngyölegek,
6. Friss gyümölcs, mindennemű,
7. Friss zöldség és főzelékfélék általában, a petrezselyem és sárgarépa azonban menetenként legfeljebb 1500 kg súlyig. Nem szállíthatók a konzervált és szárított zöldség és főzelékfélék, valamint a fokhagyma és a vöröshagyma.

8. Élő és vágott baromfi, tojás, tejtermékek a kofaforgalomban. Kofaforgalom alatt értendő, ha egy menettel legalább három tulajdonos, legalább háromféle árut legfeljebb 4000 kg összsúlyban szállíttat.

9. Bor.

10. Toll, zsír, szalonna és nyersbőr, további intézkedésig, ipari és növényi zsírok kivételével.

11. Bormust.

12. Minden áru, amelyről vasúti fuvarokmány van kiállítva.

B) Az ország egész területéről bárholnan szabadon szállíthatók, de csak Budapestre, valamint Rákospalotára, Újpestre, Kispestre, Pestszenterzsébetre, Pestszentlőrincre, Pestújhelyre, Rákosszentmihályra és Csepelre.

1. Élő sertésküldemények, menetenként legfeljebb 25 darab.

2. Borjú, bárány, birka, friss hús, lőtt vad.

3. Halak, élők és jegeltek.

4. Új burgonya, április hó 1-től június hó 15-ig.

II. A szegedi körzeti határon belül tiltott forgalmak:

1. Az országhatári helységek nemzetközi átmeneti forgalma.

2. A cukorgyárak cukorforgalma.

3. Gabona és liszt 70 kilométernél nagyobb távolságra.

4. A vasúti fuvarozásra kötelező nyilatkozatot adott dohány-nagyárudák dohányküldeményei.

5. Szeged-Békéscsaba, Szeged-Kiskunfélegyháza és Szeged-Gyula egymásközi forgalma.

6. Szegedről 30 kilométeren túl épületfa, deszka, csomagolt új bútor és őrölt paprika.

Ezen kiegészítőlapon I. A körzeti határon túlterjedőleg is megengedett forgalmak alatt felsorolt áruk körzeten belül minden korlátozás nélkül szabadon fuvarozhatók.”

A szövetkezeti tagok a körzetek határain belül, a MATEOSZ tagsági igazolványhoz kiadott kiegészítő lapban közölt korlátozások kivételével általában szabadon fuvarozhattak. A gazdasági követelmények kielégítése, a MATEOSZ-tagok megélhetéséhez szükséges anyagi feltételek biztosítása, a káros szekérfuvarozás kérdése, a vasúti díjtételek és általában a vasúti érdekek megvédése időközben helyenként szükségessé tette, hogy a MATEOSZ-tagok nemcsak a kiegészítő lapok szerint, hanem attól eltérően is fuvarozzanak, amit külön MÁV–MATEOSZ megállapodással szabályoztak. A kiegészítő laptól eltérő fuvarozások a szállítmányozási szakmát is érintették, ezért a megállapodásba a Magyar Vasutak Háztól-Házig Szállítmá-

nyozók Alkalmi Egyesületét (MAHÁZ) is be kellett vonni. Így létesültek a MÁV–MATEOSZ–MAHÁZ megállapodások. A kiegészítő lap szerinti külön megállapodások alapján történő MATEOSZ gépkocsi-fuvarozások 1937-ben a következők voltak:

1. rendszeres vasútkiegészítő MATEOSZ tehergépkocsi-járatok;
2. Szegeden és Debrecenben MÁV–MATEOSZ–MAHÁZ szerint létesített trakciós fuvarozás (teljes trakció);
3. Kiskunfélegyházán létesített MÁV–MATEOSZ–MAHÁZ fuvarozás (fél-trakció);
4. trakciós élő- és vágott állat fuvarozás;
5. budapesti darabárus trakciós gépkocsi-fuvarozás;
6. vasúti visszarufuvarozás.

A MATEOSZ kötelékébe tartozó gépkocsik könnyen felismerhetők voltak, mert a kocsiszekrény felső keretén, a haladási irány jobb oldalán 30 cm magas vasrúdon 22 cm átmérőjű fehér kör alakú tárcsa volt felszerelve. A tárcsára a gépkocsi körzetének római száma, alatta pedig nyomtatott betűkkel a „körzet” szó volt fekete színnel ráfestve. Ezenkívül a porszürkére festett gépkocsiszekrény hátsó- és oldalfalára legalább 25 cm nagyságú betűkkel a MATEOSZ szó volt ráfestve. Ez alatt pedig a szövetségi tag nevét és tagsági számát tüntették fel, legalább 10–12 cm-es betűkkel. Ha valamely MATEOSZ-gépkocsi nem így volt megjelölve, a tulajdonos ellen eljárás indult. (Később a jelölést megváltoztatták.)

*

A közlekedésügy terén a gépkocsi megjelenésével és a közforgalomban való részvételével a vasutak monopóliuma megszűnt. Ismert tény, hogy a vasutak közvetlen hatása csak meghatározott földrajzi területre terjed ki. Minél távolabb van egy terület a vasúttól, annál kevésbé érvényesül ez a hatás, bizonyos távolságon túl pedig megszűnik. Ezek a vasúttól távol eső területek voltak a legalkalmasabbak arra, hogy az autóközlekedési vállalkozók a jelentkező személy- és áru fuvarozási igényeket kielégítsék és kapcsolatot létesítsenek a vasutakkal. A közúti verseny egyre jobban érezhető hatásának csökkentése érdekében a hazai vasutak 1927-ben kétmillió pengő alaptőkével közúti vállalatot létesítettek, amit a „*Magyar Vasutak Autóközle-*

kedési Vállalata Rt.” (MAVART) névvel cégjegyeztettek. Az alaptőke 50%-át a m. kir. államvasút, 10–10%-át pedig a Duna–Száva–Adria Vasúttársaság, a Mátra–Kőrösvidéki HÉV érdekeltsége, a Magyar Helyiérdekű Vasutak Rt., az Autótaxi Budapesti Közlekedési Rt. és a Deutsche Eisenbahngesellschaft A. G. jegyezte azzal a kötelezettséggel, hogy a kibocsátott részvények a jegyzők által el nem idegeníthetők, forgalomba nem bocsáthatók, és ha az egyesület valamelyik tagja a részvényeket eladni szándékozik, azt csak az egyesületnek ajánlhatja fel.

A jóváhagyott alapszabály értelmében a MAVART feladatkörébe tartozott:

1. a személyek és áruk szállítására szolgáló közforgalmú autóüzem létesítése és fenntartása;
2. mellékáru kezelési helyek, valamint a háztól-házig történő fuvarozás létesítése;
3. az árugyűjtési szolgálat megszervezése és fenntartása.

A vállalat a kitűzött cél megvalósítása érdekében 32 autóbust és 27 tehergépkocsit szerzett be (9-10. ábra).

Az autóbuszjáratokat olyan vidékeken indították meg, ahol rendszeres személyszállítás nem volt, de az igények már jelentkeztek. Ilyenek voltak például a Baja vidéki, a Gyöngyös környéki és a Nógrád megyei járatok. Az árufuvarozást olyan viszonylatokban végezték, ahol különösen érezhető volt a közúti verseny.

A MAVART Csongrád megyében is tervezte járatainak beindítását. A Szentesi Hírlap 1927. október 30-án arról számolt be, hogy autóbusz-központot tervez Szentésre a MÁV. A vállalat vidéki autóbuszjáratok beindítását vette tervbe, és ebből a célból autóbusz-közlekedési vállalatot alakított. A MÁV-nak ez a vállalata az egész országot behálózó rendszeres autóbuszjáratot fog létesíteni, hogy az egyes városok között a közlekedést megbízhatóbbá és sűrűbbé tegye. Az autóbusz-közlekedési vállalat vezetői nagyszabású tervet dolgoztak ki, és vármegyéenként megállapították, hogy mely vonalakon szándékoznak autóbuszjáratot létesíteni. Csongrád megyét illetően háromirányú autóbuszjárat terveztek, amely már a következő év tavaszán megkezdene a forgalom lebonyolítását.

Egy járat Kiskunfélegyháza–Csongrád–Szentese, folytatólagosan Mágocs–Orosháza között közlekedne. A második járat Szentese és Szarvas között létesítene közvetlen összeköttetést, a harmadik

Szentes–Hódmezővásárhely–Makó városok között közlekedne. Szentessel nagy tervei vannak az állami vállalatnak, itt akarják felállítani a megyei autóbusz-központot. Hatalmas buszgarázs és megfelelő állomás építését is tervezik, amely a városnak egyik erre alkalmas helyére kerülne. Az autóközlekedési vállalat különösen a tanya-világ közlekedésének megjavítására alakult. A külterületen, az országutak mentén kisebb megállók lesznek, hogy a tanyai lakosság könnyebben megközelíthesse a várost.

Csergő Károly alispánnak már megküldték a tervek Csongrád megyét érintő részét. Az alispán örömmel vette tudomásul a járatok beállításának tervét, egyúttal felhívta a várost, nyilatkozzék arról, hogy elfogadja-e a megyei autóbuszállomást. 1928. július 1-jén már arról írt a Szentesi Hírlap, hogy *„a magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt. budapesti cég Szentes–Derekegyháza–Orosháza útvonalon gépkocsival való iparszerű árufuvarozásra jogosító engedély kiadásáért folyamodott a kereskedelmi miniszterhez. A kérelmet véleményezés végett kiadták az érdekelt hatóságnak...”*

1928 végén, amikor még a Szentes környéki autóbuszjáratok megindítása is csak terv volt, a Szegvári Első Tanyai Gazdakör azt javasolta, hogy Szentes és Hódmezővásárhely között is járassanak buszokat. Hangsúlyozták, hogy különösen hetipiacos napokon és vasárnap lenne feltétlen szükséges a vásárhelyi autóbuszjárat. A város a maga erejéből nem tudta a tervezett járatokat elindítani, de 1928. december 18-án azt adta hírül a helyi sajtó, hogy: *„jön a Mavart. Úgy hírlik, hogy Szentes környékén az államvasút autófuvarozó vállalata fogja lebonyolítani az autóbusz-közlekedést. Évek óta húzódik a mi környékünkön az autóbuszjáratok ügye... Ha eddig lanyhán is kezelték a környékbeli autóbuszjáratok ügyét, most a MAVART bevonulásának hírére minden okunk megvan, hogy serényen nekilássunk a régi eszme megvalósításához. Nagy a különbség, hogy szentesi, vagy idegen kezekben van-e ez a Szentes szempontjából oly annyira fontos közlekedés. Anyagi szempontból sem közömbös, hogy szentesieké-e ez a kétségtelenül hasznot hajtó vállalat, de az ellenőrzés, továbbá a közönség jogos igényeinek kielégítése és a szentesi érdekek érvényesítése is azt kívánja, hogy ne idegen, Budapestről dirigált vállalkozás lássa itt el a közlekedési szolgálatot. A környékbeli autóbuszjáratok ügye nem pusztán közlekedési ügy,*

több annál, fontos gazdasági ügy is. Ezekről a járatoktól a szentesi piac, a szentesi kereskedők és iparosok forgalmának fellendülését várjuk... Az idő fenyegetően múlik, cselekedni kell...”

*

Időközben Szegeden is megjelent a MAVART, amiről Szeged város törvényhatósági bizottságának jegyzőkönyvei tanúskodnak:

1928. január 26-án 17. sz. alatt tárgyalattott a Magyar Vasutak Autóközlekedési Rt.-nek gépkocsival történő személyszállító ipar és gépkocsival történő árufuvarozási ipar gyakorlására vonatkozó engedély kiadása iránti kérelme tárgyában 1704/1928 sz. a. előterjesztett tanácsi javaslat.

Bejelentette az előadó, dr. Pálffy József th. tanácsnok, hogy a Magyar Vasutak Autóközlekedési Rt. kérelmet terjesztett elő a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrnál, melyben a Szeged–Klárafalva–Kiszombor–Makó útvonalon rendes járatú időhöz kötött gépkocsi felhasználásával üzött személyszállító ipar, azonkívül pedig gépkocsival történő iparszerű árufuvarozás gyakorlására vonatkozó ipar-engedély kiadását kérte.

A m. kir. kereskedelemügyi Miniszter úr felhívta a város hatóságát, hogy a kérelemre vonatkozólag az 1927. évi XII. tc. 40. §-ának utolsó és 66. §-ának első bekezdésére való tekintettel nyilatkozzék.

Határozat.

Kimondta a közgyűlés, hogy a jelzett útvonalra rendes járatú időhöz kötött gépkocsi felhasználásával üzött személyszállító ipar gyakorlására jogosító iparengedély kiadásához hozzá nem járul, illetve iparengedély kiadását nem javasolja a következő indokokból:

Szeged sz. kir. város tulajdonát képező városi géperező Társaskocsi Vállalat a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrnak 1927. évi szeptember 28-án kelt 102871/1927. XIII. sz. engedélye alapján Szeged–Deszk–Klárafalva–Ferencszállás útvonalon ideiglenes autóbuszjáratot tart fenn.

Ez a járat az érdekelt községek határozott kívánságára nagy anyagi áldozattal és körültekintéssel abban a reményben létesített, hogy a m. kir. kereskedelemügyi min. úr. méltányolván a városnak

kezdemenyező törekvéseit és áldozatkészségét az engedélyt véglegesíti már annál fogva is, mert az 1927. évi augusztus hó 26-án kelt 94513/1927. VIII. sz. K. M. leiratban határozott ígéretet tett arra vonatkozólag, hogy ha a Szeged–Csanádi vasút, mely szintén igényelte ezen járatokat, azokat 1927. évi október 1-ig üzembe nem helyezi, az esetben a járatok létesítésére Szeged város kapja meg az engedélyt. Miután a Szeged–Csanádi vasút az említett időpontig a járatokat be nem állította, Szeged sz. kir. város közönsége a jelzett útvonalra vonatkozó igényét fenntartja, egyben előterjeszti a város tanácsa által már több ízben kifejezett azon kérelmét, hogy a szóban forgó útvonalra szóló végleges engedélyt a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úr Szeged városának megadni méltóztasson.

Kimondta folytatólagosan a közgyűlés, hogy a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt. azon kérelmét, hogy a Szeged–Makó közötti útvonalon áru fuvarozási járatokat létesítsen, teljesítendőnek javasolja az alábbi feltételek kikötése mellett:

1. Az áru fuvarozás Szeged telephellyel akként gyakorolható, hogy csakis a jelzett útvonalról kiinduló és oda irányuló szállítások vállalhatók. Egyéb útvonalon az Rt. szállítást nem vállalhat.

2. Az áru fuvarozásra csakis olyan magyar gyártmányú gépkocsik használhatók, melyek az 57000/1910. BM sz. rendeletben foglalt előírásoknak megfelelnek.

3. A kiállítandó iparengedélyben feltüntetett gépkocsikon felül gépkocsikat használatba venni csak a kereskedelemügyi miniszter úr előzetes engedélye alapján szabad.

4. A gépkocsikat állandóan tisztán és jó karban kell tartani.

5. A kocsik külsején szembetűnő helyen az engedélyes nevét (céget) és telephelyét feltüntető táblát vagy felírást kell alkalmazni, és a gépkocsi (pótkocsi) teherbírását fel kell tüntetni.

6. A fuvardíjakat métermázsánként és kilométerenként, vagy tonnánként és kilométerenként, avagy bizonyos viszonylatokra nézve a vállalat üzleti helyiségében fel kell tüntetni, és ezeknél nagyobb díjakat szedni nem szabad.

7. A díjszabásnál alapul szolgál, hogy mázsánként és kilométerenként a fuvardíj 12 fillérnél több nem lehet.

8. Gépkocsivezető gyanánt csak az 57000/1910. B. M. sz. rendeletben előírt követelményeknek megfelelő olyan férfi alkalmazható,

aki a gépjárművezetői igazolvány megszerzése után legalább két évig gépkocsivezetéssel foglalkozott, és azt megfelelően igazolja, továbbá józanság és megbízhatóság tekintetében kifogás alá nem esik.

9. Az iparüzemben csak munkakönyvvel ellátott személyzetet (kocsikísérő, kalauz) szabad alkalmazni, és az iparhatósággal az alkalmazásba vételt és elbocsátást a munkakönyv bemutatásával szabályszerűen be kell jelenteni.

10. A gépkocsi legnagyobb sebessége és a közlekedés feltételei tekintetében az 57000/1910. B. M. sz. rendeletben foglalt rendelkezéseket kell betartani.

11. Személyeket szállítani a gépkocsikon a fuvarozott áru kísérőjén kívül tilos. Tűzveszélyes anyagokat kellő elővigyázat mellett és lehetőleg elkülönítve, robbanó anyagokat pedig csak az ezek szállítására vonatkozó előírások betartása mellett szabad szállítani.

12. Engedélyes köteles úthasználati díj címén Csanád–Arad–Torontál egyenlőre egyesített vármegyék törvényhatósági útalapja javára a hasonló gépkocsikra az említett vármegyében megállapítani szokott községi közmunka értéke kétszeresének megfelelő összeget évenként negyedévi utólagos részletekben befizetni. Ezen összeg az egyes útfenntartó hatóságok között az útvonal hosszának arányában felosztatik.

13. Engedélyes köteles az iparengedély keltétől számított hat hónapon belül az üzemet megkezdeni és azt állandóan fenntartani.

14. Engedélyes köteles az általa lebonyolított szállításokról a megrendelő nevének és a szállítás kiinduló, valamint végpontjának feltüntetésével pontos feljegyzéseket vezetni, továbbá az üzemben beálló lényegesebb változásokat a kereskedelemügyi miniszter úrnál bejelenteni, úgyszintén kívánságára az üzemi adatokat és feljegyzéseket oda beszolgáltatni.

15. Az 1–14. pontokban előírt feltételek be nem tartása esetén az 1922. évi XII. tc. 70. §-ának 2. bekezdése értelmében az iparengedély visszavonásának van helye.

16. Az iparengedély öt évi érvénnyel állítandó ki, de kizárólagos jogot erre az időre se biztosítson.

Kimondja végül a közgyűlés, hogy ezen határozatát az 1927. évi

december hó 7-én kelt 111375/1927. XIII. K. M. leiratra utalással a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrhoz fel kell terjeszteni. Miről a szab. kir. város Tanácsa és főjegyzője jegyzőkönyvi kivonaton értesítettik.

A város törvényhatósági bizottsága 1928. március 29-én 159. szám alatt tárgyalta a MAVART autóbusz iparral kapcsolatban a 63112/1928. XIII. K. M. leiratot bemutató 7920/1928. tanácsi jelentést:

„Előadatott, hogy a m. kir. kereskedelmi miniszter úr 63112/1928. sz. leiratában a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt.-nak Szeged–Makó közötti útvonalon gépkocsival való iparszerű áru- és személyszállítási ipar gyakorlására iparendélyt adott, úgyszintén, hogy tudomásul vette a szab. kir. város közgyűlésének azon határozatát, mellyel Szeged–Újszeged sportpályák vonalra autonóm hatáskörében iparendélyt adott.

Határozat

Kimondta a közgyűlés, hogy a kereskedelemügyi miniszter úrnak a szab. kir. város és az összes érdekelt községek közönségének határozott tiltakozása ellenére és a város autóbusz üzemének érzékeny károsodásával járó intézkedését a felsőbbség iránt tartózkodó köteles tiszteletből tudomásul veszi, azonban utasította a város tanácsát, miszerint sürgős felterjesztéssel forduljon a kereskedelemügyi miniszter úrhoz az iránt, hogy a személyszállítási iparendély 1. pontjának azon megállapítása, mely szerint Szeged–Városháza–Újszeged–Sportpályák megállóhelyekül jelöltetnek meg, hatályon kívül helyeztessék.

Amikor ugyanis a város hatósága szépészeti és közforgalmi szempontokból a saját üzemében tartott autóbuszoknak sem engedte meg, hogy állomáshelyüket a városháza előtt tartsák, fölöttébb méltánytalan, és sérelmes lenne, ha a szab. kir. város ezen féltve őrzött, legszebb terének a konkurens vállalat céljaira leendő átengedésére köteleztetnék. Minthogy pedig a kereskedelemügyi miniszter úr ismételten hangoztatta azon álláspontját, mely szerint újabb autóbusz engedélyek kiadásánál elsősorban tekintettel kíván lenni a már meglevő közlekedési vállalatok érdekeinek védelmére, a közgyűlés az egyenlő elbánás elvére hivatkozással, igényt tart arra, hogy a kereskedelemügyi miniszter úr ezen álláspontjának érvényt szerezzen, mi-

ért is feliratban kéri, hogy az iparendélyek azon részét, mely szerint a MAVART a város által fenntartott Szeged–Újszeged–Sportpályák megállóhelyet létesített, hatályon kívül helyezni szíveskedjék.

A szab. kir. város törvényhatósági bizottsága a város jól felfogott érdekéből és az idegenforgalom fokozása céljából a MAVART személyszállító kocsijainak a város középpontjába való befutása ellen akadályokat gördíteni nem kíván és e tekintetben folytatandó tárgyalások eredményeként a város és az engedményes vállalati érdekeit összeegyeztethetőnek tartja, éppen ezért feliratban kéri a m. kir. kereskedelemügyi miniszter urat, hogy hatósága területén létesítendő megállóhelyek végleges megállapítása ügyében a MAVART-ot a várossal felveendő tárgyalásokra utasítani szíveskedjék. Kimondta még a közgyűlés, hogy az üzem megindulása előtt szükségesnek tartja az engedélyes által használandó útvonalon a hídvám a kövezetvám és úthasználati díj ügyének rendezését, amire nézve engedményes utasítandó lenne. Utasította továbbá a közgyűlés a város tanácsát, hogy a felsoroltakon túl még szükséges egyéb intézkedéseket saját hatáskörében tegye meg. Miről a szab. kir. város tanácsa jegyzőkönyvi kivonaton értesítettik.”

Ugyanezen az ülésen, 161. sz. alatt tárgyalta a közgyűlés a Szeged–Kiskunmajsai járat végleges engedélyezése tárgyában a 9322/1928. sz. tanácsi jelentést.

„Előadta a város tanácsa hogy a kereskedelemügyi minisztérium illetékes osztályán nyert szóbeli felhatalmazás alapján Szeged szab. kir. város géperejű társaskocsi vállalta Kiskundorozsma–Forráskút–Kiskunmajsa vonalon Fekete Vilmos engedélyes járatainak megszüntetése óta autóbuszjáratokat tart fenn. Minthogy ezen autóbuszjáratokra úgy Szeged, mint az érintett községek lakossága érdekében szükség van és mert szeged–kiskundorozsma–forráskúti vonalon – melyből a majsai vonal elágazik – Szeged városa már autóbuszjáratot tart fenn, javasolta a város tanácsa, hogy a bemutatott üzemterv szerint Szeged–Kiskunmajsa közötti autóbuszjárat végleges engedélyezése kérelmeztessék...” A közgyűlés határozatában kimondta, hogy az autóbuszjárat engedélyezésének kérelmét közérdekből szükségesnek tartja, a város tanácsát a megfelelő intézkedések megtételére utasítja.

1928. november 3-án tárgyalta a közgyűlés a MAVART által kért

Szeged–Kiskundorozsma–Kiskunhalas és Szeged–Kiskundorozsma–Kiskunmajsa közötti útvonalon iparszerű árufuvarozásra jogosító engedély kiadásának tárgyában 23879/1928. sz. alatt előterjesztett tanácsi jelentést. A közgyűlés határozatában kimondta, „*hogy miután a kérelmezett járat a város tulajdonát képező autóbuszüzem érdekeit nem sérti és ennek engedélyezését a közforgalom szempontjából a szegedi kereskedelmi és iparkamara is javasolta, a jelzett útvonalakra gépkocsival történő iparszerű árufuvarozásra jogosító engedély kiadását az alább következő feltételek kikötése mellett javaslatba hozza...*” A feltételek lényegében megegyeznek a makói járatnál leírtakkal.

A MAVART a közúti verseny továbbfejlődését megállította ugyan, de minden igyekezete ellenére sem tudott olyan eredményt elérni, mint amelyet az államvasutak elvárt tőle. Az okok között meg kell említeni azt is, hogy a részvényesek a minél nagyobb nyereség elérésére törekedtek, néhány szükséges, de veszteséges járat fenntartásához, majd az intenzívebb működéshez szükséges beruházásokhoz sem járultak hozzá. Az államvasutak az öncélúság megszüntetése és a teljes együttműködés biztosítása céljából 1931-ben a Magyar Helyiérdekű Vasút Rt. és a Deutsche Eisenbahngesellschaft A. G. részvényeit megváltotta. Ekkor újból szabályozták a MAVART működését is. A részvénytársaság megbízást nyert:

1. a vasútállomástól házig vagy háztól vasútállomásig történő fuvarozási szolgálat megszervezésére és ellátására;
2. a háztól-házig a vasúton át való fuvarozás megszervezésére és ellátására;
3. a vasúti fuvarozást helyközi gépkocsi-fuvarozással kiegészítő szolgálat ellátására;
4. az előbbi pontokban foglalt teendők keretében a teher darabáruk vasúti gyűjtőforgalmának megszervezésére és irányítására;
5. a közúti verseny elleni intézkedés és forgalomszerzés céljából szükséges egyéb intézkedések végrehajtására.

(A m. kir. államvasutak igazgatósága 101.067/1931. CII. szám alatt adta ki a MAVART részére a megbízást.)

A megbízás alapján a MAVART 89 vasútállomásra létesített megállapodást a helybeli szállítókkal oly módon, hogy a helyi fuvarozók által felszámolható díjakat a lehetőséghez képest egységesen és az

autóversenyre tekintettel lehető mérsékelten állapította meg. Több vasútállomáson az áruk háztól-házig fuvarozását is megszervezték.

1934-ben a MAVART összes részvénye az államvasutak tárcájába került. Még ebben az évben megvalósították azt a közlekedéspolitikai célkitűzést, hogy a különböző állami autóbusz-üzemek és a kisebb autóbusz-vállalatok helyett egyetlen nagyobb, egységesen irányított autóbusz-vállalat álljon az utazóközönség rendelkezésére. (Ekkor mintegy 140 autóbusz-vállalat működött az országban.)

1934 tavaszán a posta autóbusz-üzeme (11. ábra), december 31-én pedig a MAVART buszjáratok kerültek az államvasutak kezelésébe. A MAVART-ot ekkor az államvasutak, mint a cég egyedüli tulajdonosa feloszlatta, és 1935. január 1-től létrehozta a MÁV Közúti Gépkocsiüzemet (MÁVAUT) mint önálló hatáskörrel rendelkező szervezetet.

A MÁVAUT feladata volt:

1. a vasúttal nem rendelkező vidékek bekapcsolása a vasúti hálózatba;
2. a vasutak pályatestével párhuzamosan haladó útvonalakon a vasutak pótlása.

A MÁVAUT kocsiparkja 104 darab autóbuszból állt. Ezekkel 1935-ben 4134 km úthosszon tartottak fenn rendszeres járatot (12. ábra). A MÁVAUT személyzete a MÁV létszámába tartozott, de az autóbuszjáratokon a MÁV utazási kedvezményei nem voltak érvényesek. A MÁVAUT-nak Budapesten kettő, Baján, Békéscsabán, Gyöngyösön, Keszthelyen, Kisújszálláson, Kisvárdán, Kőszegen, Miskolcon, Monoron, Salgótarjánban, Szekszárdon, Vácott és Veszprémben egy-egy kirendeltsége volt (1938. évi adatok).

A MATEOSZ és a MÁVAUT mellett még jelentős számú, többnyire meghatározott körzetben érvényes engedéllyel rendelkező fuvarozó bonyolított le rendszeres és esetenkénti fuvarozást. Az 1930-as évek végén több mint száz vállalkozó közlekedtetett rendszeres autóbuszjáratot, közülük csak öten rendelkeztek országos jogosítvánnyal. A hazai gépjárműállomány kocsitípusonkénti alakulását 1931 és 1938 között a 13. ábra tartalmazza. A táblázatból kitűnik, hogy a legjelentősebb növekedés a személygépkocsiknál volt, a tehergépkocsik darabszáma alig változott, illetve csökkent, az autóbuszok darabszáma pedig az általános elmaradottság mértékét is felülmúlta.

Az automobilizmus elterjedésével előtérbe kerültek az útproblémák is. Arra azonban pénz hiányában gondolni sem lehetett, hogy az egész ország úthálózatát korszerűsítsék, csak a forgalom nagysága alapján végezték el a legszükségesebb munkákat. Részletes adatgyűjtés alapján az utakat három csoportba sorolták: kisforgalmú utak: napi 800 tonnánál kisebb terhelés, középforgalmú utak: napi 800-1600 tonna terhelés, nagyforgalmú utak: napi 1600 tonnánál nagyobb terhelés.

Az útfenntartó hatóságok 1924–28 között 3028 km utat hengereltek át, és megkezdték a nagyobb gépjárműforgalmat lebonyolító vizes makadám utak végleges burkolattal való ellátását. Mindezek a munkák 78,5 millió pengőt emésztettek fel. Az útépitési tevékenység az 1931 őszen bekövetkezett gazdasági válság miatt alábbhagyott, de még ilyen nehéz körülmények között is kiépítették a Budapest–Kecskemét–Szeged–Horgos közötti nemzetközi út utolsó szakaszát és azt 1935-ben átadták a forgalomnak.

*

Az első világháború után az automobil-ügyek terén való rendteremtés érdekében adták ki az 5397/1920. ME számú rendeletet, amiben előírták az ország területén levő gépkocsik és motorkerékpárok kötelező bejelentését, valamint azoknak új forgalmi engedéllyel és rendszámmal való ellátását.

Budapesten a több évtizedes múltra visszatekintő lovasrendőrök feladatköre annyira megszaporodott, hogy a hiányzó létszám pótlására Kerékpáros Osztályt szerveztek.

1921-ben a kereskedelemügyi miniszter többek között elrendelte, hogy a teherautók motorkocsijai csak gumiabronccsal ellátott kerekekkel tarthatók forgalomban.

1923. március 12-én 25 fővel felállították Budapesten a közlekedést ellenőrző és irányító őrszemeket és ezzel egyidőben polgári ruhás rendőröket is szolgálatba állítottak, létszámukat 1924-ben a duplájára emelték.

A Kerékpáros Osztályon motorkerékpárokat is rendszeresítettek. A motorkerékpáros rendőrök kezdetben megfigyelő, felderítő, futár- és összekötő feladatokat láttak el. Az első motorkerékpáros

rendőr 1926. július 29-én indult útjára. Feladatuk 1928-ban már a gépjárművek ellenőrzése és a gyorsajtás megakadályozása volt. Ekkor a motoros osztag öt motorkerékpárból állt, egy-egy vezető és egy-egy intézkedő rendőrrel. 1943-ban a Motoros Osztag huszonegy oldalkocsis és hét szóló motorkerékpárral volt felszerelve.

1926. szeptember 9-én alakult a Kerékpáros Osztály külön csoportjaként a Közlekedési Osztag, és nem sokkal később a főváros öt legforgalmasabb helyén megkezdték a forgalom irányítását. A Közlekedési Osztag 3 szakaszból, a szakaszok 1-1 altiszt vezetésével 19-19 rendőrből álltak.

1926-ban a belügyminiszter 160 215/1926. sz. rendeletével intézkedett első alkalommal a gyermekeknek az utcai forgalomban való védelméről, és ebben az évben fektették fel a gépjárművezetők országos nyilvántartását. Szintén 1926-ban jelent meg Automobil közlekedési rendészet címmel az első szabálykönyvecske, amely részletes útmutatást adott a járművezetőknek. A szerző a balesetekkel kapcsolatban megállapította, hogy *„Budapesten gyengébb, de sokszorta veszedelmesebb a forgalom, mint a külföldi nagyvárosokban, mert nálunk van a világ legfegyelmetlenebb gyalogjáró publikuma...”* A főkapitány 59204/1927. sz. rendeletével szabályozta a gyalogos közlekedést. Szintén főkapitányi rendelet tiltotta meg a géperejű gépkocsik vezetőinek – még ha a gépkocsi üres is –, hogy menet közben dohányozzanak.

1928-ban vezették be a betétlap-rendszert, és ebben az évben látták el a gépjárműveket adóbélyeggel.

1929. augusztus 8-án kelt a belügyminiszter és a kereskedelemügyi miniszter 250000/1929. BM. Sz. rendelete a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a rend fenntartásának egységes szabályozása tárgyában. Ez volt az első olyan KRESZ, amely egységes keretbe foglalta a gépjárművekre, az emberi vagy állati erővel vont kocsikra, a kerékpárosokra, továbbá a gyalogosokra, a közúton szabadon hajtott vagy vezetett háttas és málhás állatokra, valamint részben a közutakon a sínpályához kötött közlekedési járművekre vonatkozó közlekedési, forgalmi és magatartási szabályokat. Ezzel az 1930. január 1-jén hatályba lépett közlekedési kódexszel teremtettek első ízben rendet a közlekedést szabályozó rendeletek dzsungelében. (Ez a KRESZ sok módosítással és kiegészítéssel 1950-ig volt érvényben.)

A kor követelményeinek megfelelően a gyalogosok haladásával kapcsolatban előírták, hogy a szembejövő gyalogosnak lehetőleg balra kell kitérni, az elől haladót pedig jobbról kell előzni. Köztisztasági és közegészségügyi okokból azt is előírták, hogy a járdát tisztán kell tartani, tilos az utcára történő porrongyázás, köpködés stb. Nagyobb városokban az utcák névtábláit és a házszámot lehetőleg úgy kellett (volna) megvilágítani, hogy a kellő nagyságú betűket és számokat szürkülettől napkeltéig el lehessen olvasni. Ez a KRESZ még csak háromféle jelzőtáblát vett be a jogszabályba, a községnév-, az útirány- és a veszélyes helyeket jelző táblákat.

1930. szeptember 29-én a főkapitány parancsban rendelte el a közlekedés fokozottabb ellenőrzését. Előírta a rendszámtáblák kivilágításának ellenőrzését, az ittas vezetők előállítását és jogosítványuk bevonását.

A belügyminiszter 1932. november 28-án kelt 127000/1932. BM sz. rendeletével összekötötte a gépjárművek felülvizsgálatával az új rendszámok és az új igazolványok kiadását, valamint a kartonnyilvántartás kiigazítását. Ennek végrehajtását 1933. február 1-jétől április 30-ig terjedő időben határozta meg.

A harmincas évek elején Budapesten annyira elszaporodtak a közúti balesetek, hogy szükségessé vált egy külön baleset-helyszínelő egység felállítása. Ebből a célból az őrszemélyzetből kiválasztott tíz rendőrnek heteken át tanították a helyszínelés tudományát. A baleseti járőrök a 332/1934. sz. főkapitányi rendelettel augusztus elsején kezdték meg működésüket. Például 1935-ben 1983 esetben, 1940-ben 2271 esetben vonultak ki.

1936. január 1-jén kezdte meg működését Budapesten a közlekedési büntetőbíróság.

A jobboldali közlekedést vidéken 1941. július 6-án, Budapesten november 9-én 3 órakor vezették be (14. ábra). Az áttérést hónapokig tartó munka előzte meg. A változásról falragaszon és a sajtó útján tájékoztatták a lakosságot. A fővárosban át kellett alakítani az irányító- és jelzőberendezéseket, a járműveket, át kellett helyezni a megállóhelyeket. Az áttérés napján közel 1600 rendőr vett részt a forgalom irányításában.

Hazai automobilizmusunk sok nehézséget leküzdő fejlődését egy időre megszakította a második világháború.

Jegyzetek

1. Válogatás és részletek Budapest székesfőváros területére vonatkozó főkapitányi rendeletekből.

59000/fk. I. 916. sz. rendelet

A gyalog- és kocsiközlekedés rendjének a budapesti m. kir. állami hidakon, nevezetesen a Széchenyi-Lánchídon, a Margit-hídon, Ferenc József-hídon és az Erzsébet-hídon való biztosítása...

I. A gyalogközlekedésről

1.§ A gyalogosok mindig a menetiránynak megfelelő jobboldali gyalogjárón kötelesek haladni. A gyalogjáróról a kocsútra lépni tilos. Egyik gyalogjáróról a másikra átmenni csak ott szabad, ahol a két hídfő között a híd valamely pontján közúti vasúti, vagy társaskocsi megállóhely van.

2.§ A gyalogjárón megállni, csoportosulni, vagy a közlekedést bármi más módon akadályozni tilos...

4.§ Körmenet, vagy nagyobb néptömeg zeneszóval, vagy ütemes lépésben nem mehet át a hídon.

5.§ Katonai csapatok csak zárt sorokban, zene, dob és trombita nélkül haladhatnak át a hidakon; ütemes lépésben pedig csak olyan csapat, melynek létszáma hatvan embernél nem nagyobb...

II. A kocsiközlekedésről

6.§ Hajtani csak a kocsút baloldalán szabad, az előrehajtás pedig csak jobbfelé történhetik.

7.§ A hídfőnél minden jármű csak az emberi lépésnek megfelelő sebességgel haladhat...

9.§ A fogatok és a bérkocsik, ha szabad előttük az út, lassabb üggetésben haladhatnak, a gépjárművek pedig ennek megfelelő sebességgel.

10.§ ...Reggel hét órától esti kilenc óráig a Széchenyi-Lánchídon teherrel megrakott, rugó nélküli szekerek nem közlekedhetnek.

11.§ Úgy a megrakott, mint az üres teherszekerek, valamint a rugó nélküli járművek csak lépésben haladhatnak a hidakon...

12.§ Két egymás után haladó teherkocsi között legalább nyolc méter távolságot kell tartani.

13.§ A Széchenyi-Lánchíd két pillérkapuzata alatt egymás mellett egyszerre két teherszekérrel áthajtani tilos...

14.§ Egyfogatú teherszekerekre legfeljebb tizenöt, a kétfogatú közönséges szekerekre 30, a közönségesnél szélesebb, hosszabb, legalább két ló által vont és széles keréktalppal bíró szekerekre 40 métermázsánál nagyobb súlyú terhet felrakni tilos.

15.§ Rossz karban tartott, hiányosan felszerelt vagy dörzsfék nélküli járművel a hidakra hajtani tilos...

17.§ Ősszel, az esős időszak beálltával, valamint télen, fagyos és ónos időben a lovakat éles patkókkal kell ellátni.

18.§ ha a jármű a hídon bármi okból elakad, a kocsisnak, illetve vezetőnek azon-

nal előfogatról kell gondoskodni, hogy a közlekedés meg ne akasztassék.

19.§ A közúti vasúti kocsik, valamint a társaskocsik is a hídfőnél legfeljebb hat kilométer óránkénti sebességgel, a hídon pedig mérsékelt sebességgel haladhatnak...

20.§ Kézikocsival és talyigával a kocsit baloldalán kell haladni...

III. Büntető rendelkezések.

25.§ Aki kihágást követ el 100 koronáig terjedő pénzbüntetéssel büntethető...

*

12.693/1924. fk. I. sz. rendelet

Budapest Székesfőváros Tanácsa aziránt keresett meg, hogy a szabad levegőn üdülést kereső nagyközönség érdekében a Városliget területét minden év március hó 15-étől október hó 31-éig, a Népliget területét pedig az egész év tartamára reggel 9 órától este 10 óráig a tehergépkocsiközlekedés elől eltiltsam...

A Tanács indokolt megkeresése folytán... a megjelölt időszakban bármilyen szerkezetű és bármilyen hajtóerőre berendezett tehergépkocsival a közlekedést a Városligetben és a Népligetben megtiltom. Aki jelen rendeletem ellen vét 120 000 korona pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén pedig tíz napig terjedő elzárással büntetendő...

*

71.910. sz. fk. I. 1926. rendelet

A Rákóczi-út és Nagykörút keresztezésénél lebonyolódó nagyarányú gyalog- és járműforgalmat a rendőrség közlekedési osztaga a jövőben villamosjelzőkészülékkel irányítja.

Tekintettel arra, hogy ezen készülék útján leadott jelzéseket úgy a gyalogközönség, mint pedig a járművezetők feltétlenül figyelembe venni kötelesek, a jelzőkészülék felállításával egyidejűleg szükségesnek tartom a székesfőváros nagyközönségét a következőkről tájékoztatni:

A jelzőkészülék váltakozó sorrendben zöld, sárga, vörös, sárga-zöld, sárga-vörös stb. fényt jelez.

A zöld fény a „Szabad közlekedés” jelzésére szolgál.

A zöld fény a kocsittestet a járműközlekedés és a járműközlekedéssel párhuzamosan haladó gyalogközlekedés céljaira megnyitja.

A sárga fény a "Vigyázat, menetirányváltozás következik" jelzésre szolgál.

A sárga fény felvillanása esetén az utcaereszteződésben levő járművek és gyalogosok, akik a sárga fény felvillanásakor még nem érték el az útkereszteződést, az újabb szabad jelzés adásáig az útkereszteződés előtt (gyalogosok a gyalogjárón) várakozni tartoznak.

A szabad közlekedés céljaira megnyitandó útvonalon várakozó járművezetők és gyalogosok ugyanekkor elindulásra kötelesek elkészülni.

A vörös fény a „Vigyázat, állj” jelzésére szolgál.

A vörös fény a kocsíúttestet a járműközlekedés és az ezen járművekkel egyirányban haladó gyalogosközlekedés elől elzárja.

A járművezetők a vörös fény jelzésére oly távolságban kötelesek a gyalogközlekedés céljaira fenntartott úttestszakasz előtt megállni, hogy az teljes szélességében a gyalogközlekedés céljaira rendelkezésre álljon... Ismételten hangsúlyozom, hogy a gyalogközlekedés a keresztezéseknél csak a kocsiközlekedéssel párhuzamosan és mindig az úttestre merőleges irányban mehet át. A forgalmat keresztezni tilos.

Aki ezen rendelkezésem ellen vét... 500000 koronáig terjedő pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén megfelelő tartalmú elzárással büntetendő. Ezen rendelkezés azonnal hatályba lép.

Budapest, 1926. december hó 22-én.

*

19.477. sz. fk. I. 1927. rendelet

A Rákóczi-út és a Nagykörút keresztezésénél a gyalogközönség személy- és vagyonbiztonságát igen gyakran nagy mértékben veszélyezteti az a körülmény, hogy a járművek vezetői balra kis ívben és jobbra nagy ívben történő bekanyarodásuk közben keresztezik a kocsíúttesten sűrű és tömött sorokban áthaladni igyekvő gyalogosok útvonalát...

A személy- és vagyonbiztonság fokozottabb mértékben való biztosítása céljából a Rákóczi-út és a Nagykörút kereszteződésében megtiltom a járművekkel a balra kis és jobbra nagy ívben való bekanyarodást...

A menetirányváltoztatás céljaira... a közvetlenül szomszédos mellékutcák vehetők igénybe...

*

56.771. sz. fk. I. 1927. rendelet

...A gépjárművek számának legutóbbi időben történő rohamos szaporodása következtében az Alagútban való biztonságos közlekedés céljából a következőket rendelem el:

I. A gyalogközlekedésről.

1. A gyalogosok mindig a menetiránynak megfelelő jobboldali gyalogjárón kötelesek haladni. A gyalogjáróról a kocsíúttestre lelépni tilos.

2. A gyalogjárón megállni, csoportosulni, vagy a közlekedést akadályozni tilos.

3. A kocsíúttesten gyalogosok nem közlekedhetnek. Azok a gyalogosok, akik félkézzel hordható poggyásznál nagyobb terhet visznek magukkal, az alagutat nem vehetik igénybe.

II. A járműközlekedésről.

1. Reggel 7 órától este 9 óráig az Alagútban teherjárművekkel, kézikocsival, taligával és kerékpárral közlekedni tilos. Ezen idő alatt a kerékpárt kézzel sem szabad az alagúton átvezetni.

2. Ez a rendelkezés nem vonatkozik:

a) két- és háromkerekű motorkerékpárokra,

b) az olyan üzleti kihordó gépkocsikra, amelyeknek hasznos terhelése 1500 kg-nál nem nagyobb,

c) a posta- és gyorszállító vállalatok lófogató és géperejű teherkocsijaira,

3. a) Az Alagútban a gépkocsivezetők csak kézikürttel jelezhetnek,

b) személyszállító gépkocsival személyszállító gépkocsit megelőzni tilos.

Aki rendeletem ellen vét... 40 pengőig terjedő pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén megfelelő tartalmú elzárással büntethető.

Ez a rendelet azonnal hatályba lép.

*

53.032/1928. *fk. rendelet*

Egyéb közúti járművek eltiltása az autóbushozmegállóhelyektől.

Az utóbbi időben mind gyakrabban tapasztalható, hogy az autóbuszok megállóhelyeit egyéb közúti járművek (autók, kocsik) annyira elállják, hogy az autóbuszok vezetői képtelenek kocsijaikkal a gyalogjáró mellé állni...

E visszas állapot megszüntetése és a forgalom zavartalan lebonyolítása, a közönység testi épségének megóvása érdekében megtiltom, hogy az autóbushoz megállóhelyeknél egyéb járművek várakozás céljából tartózkodjanak és elrendelem, hogy az egyéb járművek vezetői az autóbuszok megállóhelyeit legalább 15 méter hosszúságban minden körülmények között szabadon hagyják...

*

Kötetnyi terjedelmű lenne azokat a további főkapitányi rendeleteket bemutatni, amelyek az utcák, terek és hídfők gyalogos és járműforgalmát a forgalom rohamos növekedése miatt újból és újból szabályozták, de nem is célunk azokat ilyen mélységben figyelemmel kísérni, csupán a forgalom szabályozásának lényegesebb, ma már érdekesebb eseményeit idézzük azokból.

Budapest főkapitánya 1929. február 6-án napiparancsot adott ki a taxisofőrök idézése tárgyában:

„Arról értesültem, hogy az egyes kerületi kapitányságoknál a közlekedési kihágási ügyekben eljáró rendőri büntetőbírák a kihágás miatt följelentett autótaxisofőröket többnyire tizenegy órára és tizenkét órára, sőt még későbbre idézik a kapitánysághoz, miáltal a közforgalmi gépkocsik éppen a legforgalmasabb időben vonatkak el.

A nagyközönség érdekeinek, valamint a gépjárművezetők és tulajdonosok méltánylandó magánérdekeinek megóvása céljából elrendelem, hogy a kerületi kapitányságok, mint rendőri büntetőbíróságok, az autótaxisvállalatoknál alkalmazott gépkocsivezetőket az ellenük folyamatba tett kihágási ügyük tárgyalására mindenkor a kora délelőtti órákra idézzék és ügyeiket várakoztatás nélkül, jelentkezésük sorrendjében tárgyalják le.”

*

A budapesti főkapitányság 450-fk. I. közl. 1932. sz. rendelete alapján:

„1. A közúti járművek egyik útvonalról a másikra csak lépésben (óránkénti 6 km-es sebességgel) kanyarodhatnak be. Ez a rendelkezés a tűzoltók, mentők és a közbiztonsági szervek szolgálatában álló járművekre nem vonatkozik.

2. Azokon a helyeken ahol a villamosvasutak vágányai az úttest közepén vannak, a villamosvasutak vágányai mellett levő járdaszigetek és a gyalog járdák között járművekkel várakozni tilos.”

*

A 465/fk. I. közl. 1934. sz. rendeletben a főkapitány a Népligeti Mutatványostéren átvezető főúton március 15-ike és október 15-ike között vásár- és ünnepnapokon délután 2 órától kezdődőleg a járműközlekedést megtiltotta. Ebben az időben a járművek ide akkor sem hajthattak be, ha a forgalmuk oda irányult. A tilalom nem vonatkozott a tűzoltók, mentők és a közbiztonsági szervek szolgálatban levő járműveire.

*

A 1230/fk. I. közl. 1935. sz. rendelet alapján 1935. november 1-től

a) Csak kézi kürt, vagy kézi kürt hangjánál nem erősebb (tompított) villanykürt használható;

b) A „főútvonalakon”, úgymint a Rákóczi úton, a Kossuth Lajos utcában, az Andrássy úton, a Stefánia úton, a Rudolf rakpartnak a Magyar Tudományos Akadémia és a Kossuth Lajos tér közötti szakaszán, végül a Margit rakpartnak a Jégverem utca és a Pálffy tér közötti szakaszán: nappal túlkölni egyáltalán tilos. Több „főútvonal” nincs...

A korlátozó rendelkezés alól kivétnak: a közbiztonsági szervek – tűzoltók, mentők járművei – és a közhasználatú autóbuszok...

c) Bekanyarodó és keresztező járművek csak óránként 6 km-es sebességgel közlekedhetnek. A közlekedési rendőr nagyobb sebességgel haladó jelzést adhat...

A főútvonalakon a kocsíúttesten áthaladó gyalogosok fokozottan figyeljenek. A főútvonal kocsíúttestén csak az utcakeresztezésnél és a gyalogjárók átkelésére külön megjelölt szakaszokon haladhatnak át...

*

A főkapitány 1935-ben kiadott rendelete alapján „a balatoni főútnak a székesfőváros területén levő határán a lófogató teherkocsiknak, az 1500 kg-nál nagyobb terhelésű teherautónak és a lábbal hajtott kerékpárnak közlekedése tilos.”

A főkapitány 550/1936. sz. rendelete értelmében „a gyalogjárón (járda) általában tapasztalható rendellenességek megszüntetése céljából nyomatékosan figyelmeztetem a gyalogjáró közönséget, hogy a gyalogjárón olvasva vagy másképpen a közlekedés szabad lefolyását akadályozva haladni és a gyalogjárókban csoportokban járni, vagy ott csoportokban álldogálni tilos... Aki ezt a rendeletet megszegi, a rendőrség 200 P-ig terjedő pénzbüntetéssel fogja súlytani...”

*

A m. kir. belügyminiszter 169.800/1936. B. M. számú körrendeletében a gépjárművek reflektoros lámpáinak használatával kapcsolatos rendelkezések pontos megtartására hívta fel a figyelmet.: „... Nem lakott területen más járművel, vezetett vagy szabadon hajtott állattal találkozás esetén a reflektor fényét lefelé kell vetíteni vagy tompítani kell, illetőleg a belső reflektoros lámpát el kell oltani... Több oldalról érkezett panasz szerint ezeknek a rendelkezéseknek egyes gépjárművezetők nem tesznek eleget... A szembejövő jármű vezetőjét a szabad kilátásban, illetőleg tájékozódásban akadályozzák... E tűrhetetlen magatartás megszüntetése céljából felhívom Főkapitány (alispán) urat, késedelem nélkül utasítsa az alárendelt hatóságokat, hogy az idézett rendelkezések pontos megtartására a gépjárművezetőket figyelmeztessék... Arra is utasítsa az elsőfokú rendőrhatalóságokat, továbbá a hatósági közegeket, hogy a rendelkezések megszegői ellen a legszigorúbban járjon el...”

*

A közcsend és a köznyugalom fokozottabb biztosítása érdekében a belügyminiszter 179.100/1935. B. M. számú rendeletével a közutakon közlekedő gépjárművek hangjelzéseit az eddigieknél nagyobb mértékben korlátozta. Ez a korlátozás nem jelentette a gyalogosok és a gépjárművezetők felelősségének csökkenését, hanem ellenkezőleg, még fokozta is azt, mert az eddiginél nagyobb elővigyázatosságot és gondosságot kívánt meg a balesetek elkerülése érdekében.

A rendelet a 250.000/1929. B. M. sz. rendeletet következőképpen módosította:

„1.§ A gépjárművezetőnek városokban villanykürtöt használni nem szabad.

2.§ Városokban a rendőrhatalóság által meghatározott főútvonalakon – a gépjárművezetőnek hangjelzést használni tilos... A rendelkezés nem vonatkozik a közbiztonsági szervek (rendőrség, csendőrség stb.), tűzoltók és mentők gépjárműveire...

3.§ Lakott területen éjjel 10 órától reggel 6 óráig kürtjelzést egyáltalán tilos használni.

4.§ Gép- és egyéb járművel egyik utcából a másikba... legfeljebb csak a lépésnek megfelelő (de 6 km-es sebességnél nem nagyobb) sebességgel szabad bekanyarodni...

Ez a rendelet 1935. évi augusztus hó 1. napján lép életbe.

A m. kir. belügyminiszter 173.588/1936. B. M. sz. körrendelete valamennyi alispánnak, a m. kir. rendőrség budapesti és vidéki főkapitányának „... Kellően nem világított lakott helyen a lefelé vetített, illetve tompított fényű reflektor használata megengedett eseteinek értelmezése. Több oldalról panasz érkezett hozzámmal, hogy ezt a rendelkezést egyes rendőrhatóságok tévesen értelmezik és reflektor használata miatt azok ellen a járművezetők ellen is eljárást indítottak, akik a reflektort kellően nem világított lakott helyen lefelé vetítve, illetve tompítva használták...

Az egységes eljárás érdekében a következőket közlöm.

Lefelé vetített, illetve tompított fényű reflektoros lámpával olyan lakott helyen szabad közlekedni, ahol közvilágítás egyáltalán nincs, továbbá ahol a közvilágítás nem kielégítő. Nem kielégítő a közvilágítás abban az esetben, ha az útvonalon (téren) csekély számú lámpa ég, illetőleg, ha ott az egyes lámpák közt az úttesten olyan meg nem világított (árnyékos) rész van, ami miatt a járművezető kellően nem tájékozódhatik...

Alárendelt közegeit a fenti értelemben kétsédelem nélkül oktassa ki.

Budapest, 1936. évi július hó 15-én.”

2. A Közlekedési Kódex alapján meghatározott 18 gépjárműkerület:

1. Budapest székesfőváros területe (székhelye Budapest);
2. a budapesti gépjárműkerület területe: Komárom és Esztergom vármegyék Esztergom vármegyei része. Nógrád és Hont vármegyék, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyéből az abonyi, alsódabasi, aszódi, biai, gödöllői, gyömrői, budavidéki, monori, nagykátai, pomázi, ráckevei és váci járások, továbbá Budafok, Cegléd, Kispeszt, Nagykőrös, Pest-szenterzsébet, Rákospalota, Szent Endre, Újpest és Vác megyei városok (székhelye Budapest);
3. a debreceni gépjárműkerület területe: Bihar, Hajdú vármegye és Debrecen thj. város (székhelye: Debrecen);
4. az egri gépjárműkerület területe: Heves vármegye (székhelye: Eger);
5. a győri gépjárműkerület területe: Győr, Moson és Pozsony vármegyék Győr vármegyei része és Győr thj. város (székhelye: Győr);
6. a gyulai gépjárműkerület területe: Békés vármegye, továbbá Csanád, Arad és Torontál vármegyék eleki járásának területe (székhelye: Gyula);
7. a jászberényi gépjárműkerület területe: Jász-Nagykun-Szolnok vármegyének jászsági alsó és felső járása, továbbá Jászberény megyei város (székhelye: Jászberény);
8. a kaposvári gépjárműkerület területe: Somogy vármegye (székhelye: Kaposvár);
9. a kecskeméti gépjárműkerület területe: Bács-Bodrog vármegye, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyéből a dunavecsei, kunszentmisklói, kiskunfélegyházi, kiskőrösi

és kalocsai járások, továbbá Kalocsa, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas megyei városok, végül Kecskemét thj. város (székhelye: Kecskemét);

10. a miskolci gépjárműkerület területe: Abaúj-Tolna vármegye, Borsod, Gömör és Kishont vármegyék, Zemplén vármegye és Miskolc thj. város (székhelye: Miskolc);

11. a nagykanizsai gépjárműkerület területe: Zala vármegye (székhelye: Nagykanizsa);

12. a nyíregyházai gépjárműkerület területe: Szabolcs és Ung, továbbá Szatmár, Ugocsa és Bereg vármegyék (székhelye: Nyíregyháza);

13. a pécsi gépjárműkerület területe: Baranya és Tolna vármegye, továbbá Baja és Pécs thj. városok (székhelye: Pécs);

14. a soproni gépjárműkerület területe: Győr, Moson és Pozsony vármegyék, Moson és Pozsony vármegyei része, továbbá Sopron vármegye és Sopron thj. város (székhelye: Sopron);

15. a szegedi gépjárműkerület területe: Csongrád vármegye, továbbá Csanád, Arad és Torontál vármegyék, az eleki járás kivételével, végül Hódmezővásárhely és Szeged thj. városok (székhelye: Szeged);

16. a székesfehérvári gépjárműkerület területe: Fejér, Veszprém vármegye, továbbá Komárom és Esztergom vármegyék Komárom megyei része, végül Székesfehérvár thj. város (székhelye: Székesfehérvár);

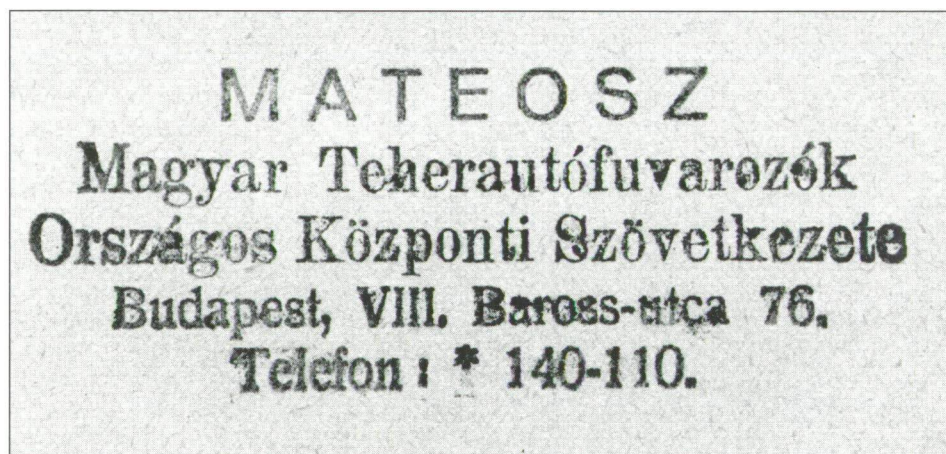
17. a szolnoki gépjárműkerület területe: Jász-Nagykun-Szolnok vármegyének központi, tiszai alsó, felső- és közép-járása, továbbá Karcag, Kisújszállás, Mezőtúr, Szolnok és Túrkeve megyei városok (székhelye: Szolnok);

18. a szombathelyi gépjárműkerület területe: Vas vármegye (székhelye: Szombathely).

3. 1933-ban az ország területén 111 autóbusz-vállalat foglalkozott személyszállítással, 494 autóbust üzemeltettek. A járatok 15 366 kilométert tettek meg, 5449 tonna benzint fogyasztottak, és 3097 darab gumiabroncsot használtak fel. Ugyanebben az évben 354 árufuvarozó vállalat 479 kocsival 5,4 millió kilométert tett meg és 250 ezer tonna árut fuvarozott, 1257 tonna benzint fogyasztott és 1376 db gumiabroncsot használt fel.

4. Budapest környékén a teher-darabárut MATEOSZ-kocsikkal is továbbították. Ez a kísérleti módszer a 15 859/1936. C. sz. rendelettel 1936. március 19-től a következő útvonalakon lépett életbe: Budapest–Esztergom, Budapest–Szob, Budapest–Hatvan, Budapest–Újszász–Szolnok, Budapest–Cegléd, Budapest–Lajosmizse, Budapest–Kunszentmiklós–Tass, Budapest–Pusztaszabolcs, Budapest–Székesfehérvár, Budapest–Felsőgalla. Budapest Nyugati Pályaudvar állomáson szombaton és ünnepnap előtti hétköznapon a rakodás-zárási időpontig feladott darabárukat a feladás napján vasúton, a zárlati időponton túl befuvarozott és a járatútvonalak állomásaira rendelt darabárukat az első gépkocsijáratral kellett továbbítani.

5. A budapesti körzet kiegészítőlapja citromsárga, a szegedi körzeté világoszöld, a debreceni körzeté világoskék, a miskolci körzeté fehér, a győri körzeté narancssárga, a pécsi körzeté világossárga színű volt.



7. ábra

A MATEOSZ központjának bélyegző lenyomata



8. ábra

A MATEOSZ Rába Super típusú 2.5 tonnás gyorsstehergépkocsi 1936-ban



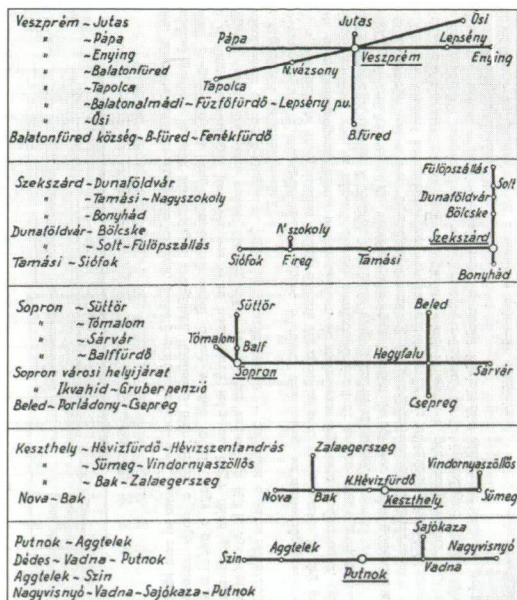
9. ábra

L 1000 típusú alvázra épített Mávag-Mercedes-Benz típusú kisautóbusz



10. ábra

NAG-licenc alapján készített Mávag pótkocsis MAVART teherautó



11. ábra

A m. kir. posta autóbusz hálózata 1926-1933 években 815 km volt



12. ábra

A MÁVAG Baja-Mélykút-Kisújszállás-Szeged között közlekedő MÁVAG Mercedes-Benz gyártmányú távolsági autóbusza (az első járatot a MAVART 1933. június 12-én indította)

jármű neve	1931 db.	%	1932 db.	%	1933 db.	%	1934 db.	%	1935 db.	%	1936 db.	%	1937 db.	%	1938 db.	%
személy	13.370	43.5	12.070	42.0	11.423	42.1	10.374	43.5	12.106	48.5	14.004	48.7	16.525	51.6	19.070	53.2
teher	4.533	14.7	4.163	14.4	3.608	14.4	2.719	11.4	2.977	11.3	3.128	10.9	3.424	10.7	3.633	10.1
motorkerékp	11.449	37.3	11.212	39.0	10.902	39.0	9.512	40.0	9.940	37.7	10.263	35.7	10.619	33.4	11.499	32.1
autóbusz	672	2.1	660	2.3	612	2.2	557	2.3	552	2.0	578	2.0	611	1.9	682	2.1
egyéb	703	2.4	646	2.3	622	2.2	681	2.8	700	2.5	724	2.7	765	2.4	827	1.5
Összesen :	30.727	100	28.742	100	27.187	100	23.843	100	26.276	100	28.697	100	31.953	100	35.711	100

13. ábra
A magyar gépjármű-állomány kocsitípusonkénti darabszáma
az 1931–1938. években



14. ábra
A jobboldali közlekedés bevezetésekor még a gyalogosok is szokatlanul
óvatosak voltak.
A változásra a villamoson elhelyezett tábla is figyelmeztetett

A II. világháborútól az 1970-es évekig

A közforgalmú gépjármű-közlekedésről

Az 1930-as évek második felében felgyorsult nemzetközi események már előrevetítették egy újabb világháború kitörésének a lehetőségét. 1938. március 12-13-án a német hadsereg megszállta Ausztriát, ezáltal Németország közvetlen szomszédunk lett. Október elején a Szudéta-vidéket is megszállták a németek, novemberben pedig Hitler titkos parancsot adott a megmaradt Csehszlovákia megtámadásának előkészítésére. November 2-án a bécsi Belvedere-kastélyban német-olasz döntőbíróság Szlovákia és Kárpát-Ukrajna túlnyomó többségben magyarok lakta déli területeit visszajuttatta Magyarországnak. A visszacsatolt terület vasútvonalain a MÁV hamarosan felvette a forgalmat, kijelölték a gócponti állomásokat, hétvégi menetérti jegyet rendszeresítettek, áramvonalas gyorsvonatot indítottak Budapest és Kassa között stb. 1939. március 15-én Kárpát-Ukrajnát Magyarországhoz csatolták, és ekkor a Kárpátokban magyar-lengyel határ jött létre. Április elején a MÁV szabályozta Kisszolyva, Uzsok, augusztusban Körösmező határállomásokon át a szomszédos magyar-lengyel személy- és útipoggyászforgalmat. A huszt-körösmezői vonalon kombinált MÁV-MÁVAUT forgalmat vezettek be. Az autóbuszjáratokon a MÁVAUT-kalauz a vasúti menetjeggyel utazók létszámát és a felmutatott menetjegyek adatait köteles volt jegyzékbe foglalni, és keletbélyegzővel lebélyegeztetni (15. ábra).

1939. augusztus 10-től Taracköz és Terebesfejérpatak állomások között a román államvasutak vonalán életbe lépett az átmenő (passage) forgalom, de ettől függetlenül az utasok továbbra is utazhattak MÁVAUT autóbusszal is. A MÁV előírta, hogy az utasok kívánságára a menetjegyeket a közúti vonalon át is ki kell szolgáltatni azzal a figyelmeztetéssel, hogy az autóbuszok csökkentett számban és korlátozott férőhellyel közlekednek. 1939. szeptember 1-én életbe lépett Hitler I. számú hadparancsa. Hajnali 4 óra 45 perckor elkezdődött Lengyelország megszállása, és ezzel kirobbant a második világháború.

1940. augusztus 30-án a második bécsi döntés Magyarországnak juttatta Erdély északi felét. A MÁV ebben a térségben is hamarosan felvette a forgalmat. Teljes- és mérsékelt árú éves összvonalas bérletjegyet, „Erdélyi” csoportos bérletjegyet rendszeresítettek, gyorsín-autóbuszt indítottak Budapest és Kolozsvár között stb.

Azokon a vonalakon, amelyeket az új határ kettévágott, kombinált MÁV-MÁVAUT forgalmat vezettek be. Ha az utas például Budapestről Biharkeresztesen és Besztercén át Sepsiszentgyörgyre akart vonattal utazni, ami 802 kilométer volt, Beszterce és Szászrégen között 63 kilométert autóbusszal kellett megtenni. Voltak ennél bonyolultabb esetek is, mert ha az utas Bethlen állomásról a 265 kilométerre levő Székelykeresztúrra utazott, hat alkalommal kellett átszállni¹ (16. ábra). 1941. március 17-től a nagykároly-szilágyosmlyói vonalon is bevezették a MÁV-MÁVAUT kombinált fuvarozást. A bemutatott példákon kívül még több viszonylatban (Mezőtúr–Túrkeve között is) volt MÁV-MÁVAUT kombinált fuvarozás, és azokat az igények és a lehetőségek egyre szűkülő keretei között többször átszervezték.

1941. június 22-én 140 német hadosztály hadüzenet nélkül átlépte a szovjet határt, és feltartóztathatatlanul vonult Moszkva felé. A kezdetben német sikerekkel folyó háborúban a fordulat 1942 végén és 1943 tavaszán következett be, amikor kialakult a Szovjetunió, Nagy-Britannia és az Egyesült Államok alkotta szövetségi rendszer. 1941 június 27-én Magyarország hadba lépett a Szovjetunió ellen, október 16-án a német csapatok Moszkva közvetlen közelébe értek, ahol a szovjet hadsereg megállította őket, december 5-én pedig megkezdte az ellentámadást.

1944. március 19-én a német csapatok megszállták Magyarországot. A MÁV vonalhálózatán jelentős hadiforgalom bonyolódott le, és ezzel együtt többször jelentősen korlátozták a közforgalmú vonatközlekedést.² Egyre nagyobb számban vették igénybe hadicélra a gépjárműveket és a lovas kocsikat is. Akadozott az üzemanyag- és gumiellátás, és egyre nehezkesebbé vált a menetrend szerinti autóbusz-közlekedés is. A magyar királyi kormány 1944. május 3-án vezetett be először utazási korlátozást a keleti országrész meghatározott területére, amit szeptember 5-én és 26-án további területekkel egészített ki.³

1944. augusztus 28-án arról tájékoztatta a m. kir. államvasutak Hivatalos Lapja a magyar vasutasokat, hogy a keleti események határainkra hozták a háborút, és *„ebben az ádáz küzdelemben, ebben a létünkért, vagy nemlétünkért folyó harcban szükség van intézetünk minden alkalmazottjának, kinevezetteknek és munkásoknak önfeláldozó munkájára...”*

A szovjet hadsereg 1944. október 6-án kezdte meg magyarországi hadműveleteit.

1944. november 10-én a m. kir. államvasutak egész személyzetét, ideértve a MÁVAUT 1740 dolgozóját is, katonai vezetés alá helyezték.⁴ Ekkor már a szovjet csapatok megállíthatatlanul vonultak Budapest, majd Bécs és Berlin felé, és május 9-én véget ért Európában a második világháború.

1947. február 10-én Magyarországgal is aláírták a párizsi békét, ami szeptember 15-én lépett hatályba. A békeszerződés semmisnek és érvénytelennek jelentette ki az 1938. november 2-án és 1940. augusztus 30-án kelt bécsi választott bírósági határozat rendelkezéseit, és visszaállította az 1938. január hó 1-én fennállott határokat. Ezzel hivatalosan is véget ért a MÁV és a MÁVAUT üzeme a bécsi döntések által visszacsatolt területeken.

1945. február 13-án véget ért Budapest ostroma, a pincék lakói feljöttek a napvilágra, és hozzáláttak a romok, a törmelék és a sok szemét eltakarításához, a közlekedés megindításához, a romváros életre keltéséhez. A háború során a közlekedési eszközöket vagy elhurcolták a harcoló csapatok, vagy használhatatlanná váltak kiszolgáló létesítményeikkel együtt. A közlekedés újjászervezése az ország területén nagy számban elhagyott roncsok összegyűjtésével és a sérült járművek üzemképessé tételével kezdődött. 1945. június 12-én a Gépjármű Iparosok és Kereskedők Szabadszervezete, a Magyar Közhasználatú Gépjármű Vállalatok Országos Egyesülete, a MATEOSZ és a Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt. 2 millió pengő alaptőkével megalapította a Gépjármű Roncsgyűjtő és Építő Központot. A befektetett tőke és a részesedés aránya az alapítók sorrendjében 60, 30, 30 és 10 % volt. A Központ feladata volt az ország egész területén levő gépjárműroncsok, gépkocsirészek, tartozékok, gépjárműgumik, közúti vontatók, pótkocsik, motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok, valamint ezek tartozékainak össze-

gyűjtése és ezekből üzemképes gépjárművek létesítése. Kérték a kereskedelmi minisztériumot, hogy az eddig kiadott roncsgyűjtő és -építő engedélyeket érvénytelenítse, erre kizárólag a Központ kapjon megbízást, és hogy csak az igazolt tulajdonosok kapjanak engedélyt saját gépkocsi-roncsaik helyreállítására.

A kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter június 15-én azzal a kikötéssel hagyta jóvá a Központ megalakulását, hogy „*az újjáépített gépjárműveket az általam elfogadott feltételek mellett a gépjárműkereskedők útján kell forgalomba hozni.*

Tekintettel a Gépjármű Roncsgyűjtő és Építő Központ országos viszonylatban is elsőrangúan fontos működésére, felkérem és utasítom az összes hatóságokat és hivatalokat, hogy a Központ és annak megfelelő igazolvánnyal ellátott küldötteit és szerveit közérdekű munkájukban minden erejükkel támogassák.

Ez alkalommal is felhívom a hatóságok figyelmét arra, hogy a gépjárművek, roncsok és alkatrészek igénybevételére a M. Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszternek van joga... Minden más hatóság és hivatal által kiadott engedély szabálytalannak, a roncsgyűjtés pedig jogtalannak tekintendő...”

A Központ fő telephelye Budapesten volt, s az ország nagyobb centrumaiban is létesítettek telephelyet. Szakbizottságot hoztak létre és annak tagjai döntötték el, hogy a járművek mely csoportját javítják a fővárosban és vidéken. A Központ biztosította (beszerezte, legyártatta, megvásárolta) a javításhoz szükséges alkatrészeket és a kész automobilonkat kereskedői útján méltányos áron hozta forgalomba.⁵ Ebből a magántársaságból alakult meg 1946-ban az állami Magyar Országos Gépkocsi Üzem Rt. (MOGÜRT).

*

1943-ban a MÁVAUT-nak 224 autóbuszvonalja volt, de ekkor már 105 vonalon szünetelt a forgalom, 93 vonalon pedig korlátozott járatszámmal közlekedtek az autóbuszok. A háborúban az autóbuszpark megsemmisült. A budapesti központi telepen 1945. július 1-ig kizárólag az orosz haderő gépjárműveit javították, és csak ezután kezdhettek hozzá egy-egy autóbusz roncsokból történő újjáépítéséhez, amit az is nehezített, hogy a roncsok zöme a Dunántúl nyugati

részn volt, és a vontatáshoz szükséges eszközökkel sem rendelkeztek. A nehézségek ellenére mégis újjáépítettek három 21 ülőhelyes autóbust, és 1945. július 19-én megkérték az engedélyt a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztertől Budapest–Gyöngyös és Budapest–Kecskemét viszonylatban közlekedő autóbuszjárat megindítására. A minisztertől kapott engedély alapján a járatok 1945. július 31-én indultak meg, és az üzemképes autóbuszok számának emelkedésével ebben az évben még nyolc viszonylatban helyeztek üzembe autóbuszjáratot.⁶

1945. december 1-jén a MÁVAUT vonalhálózatának hossza 946 kilométer volt, és 127 tisztviselő, 79 gépkocsivezető, 21 kalauz és 449 munkás teljesített szolgálatot. 1947 januárjában már 37 autóbusz 35 vonalon, összesen 2510 kilométer vonalhosszon 175911 kocsikilométert teljesített és 72756 utast szállított.

Az államvasutak gazdaságos működése érdekében a közlekedésügyi miniszter a MÁV Igazgatóság keretében 1947. január 3-tól Közúti Közlekedési Főosztály létesítését engedélyezte. A MÁV Igazgatóság 1947. február 11-én együttes ülésen tárgyalta a Közúti Közlekedési Főosztály megalakulásáról, és napirendre tűzte az új főosztály megalakulásáról és feladatköréről készült jelentést. Az elnöklő Varga László, a MÁV elnöke napirend előtt bejelentette, hogy a közlekedésügyi miniszter 1742/1947. eln. sz. rendeletével a távollévő Fazekas József MÁV igazgatóhelyettest bízta meg a MÁVAUT vezetésével. Az új osztály alapvető feladata lesz a közúti fuvarozás és a MÁV között az együttműködést úgy megszervezni, hogy mind a kettő megtalálja számításait.⁷ 1947 januárjában a MÁVAUT 16 db saját tehergépkocsijával 25480 kilométert és a Közellátási Minisztériumtól kapott 46 db tehergépkocsival 85208 kilométert teljesített.⁸ Még ebben a hónapban amerikai árukölcsönből, a Gazdasági Főtanács kiutalásával 200 db GMC gyártmányú, 2,5 tonna teherbírású tehergépkocsit kapott a MÁVAUT. Az 1,4 millió forint vételárat 24 hónap alatt kellett visszafizetni.

A MÁV a Közúti Közlekedési Főosztályt önálló költségvetéssel, részletesen meghatározott feladattal, hatáskörrel és szervezeti felépítéssel létesítette.⁹

A MÁV Igazgatósága Bebrits Lajos államtitkár szóban adott utasítása alapján 1949. január 18-án foglalkozott először a MÁVAUT

önálló nemzeti vállalattá történő átalakításával. Varga László előterjesztésében javasolta, hogy a MÁV költségvetési szempontból eddig is önálló üzemét „MÁVAUT Gépkocsiközlekedési Vállalat” elnevezéssel önálló jogkörrel rendelkező nemzeti vállalattá alakítsák át. Az átalakítással kapcsolatos vagyonmegosztást az igazgatóság elnöke úgy javasolta, hogy mindazok az ingatlanok, gépi berendezések, felszerelések, leltári tárgyak és anyagok, amelyeket a Magyar Államvasutak Közüti Közlekedési Főosztálya (MÁVAUT) szerzett be, vagy amelyek a közúti közlekedést szolgálják, s mint ilyenek, az említett főosztály rendelkezésére állnak, a vagyontárgyakkal kapcsolatos terhekkel együtt a MÁVAUT Gépkocsiközlekedési Nemzeti Vállalat tulajdonába kerüljenek. A gépjárműparkból az összes autóbusz és a MÁVAUT által használt személygépkocsik, a tehergépkocsik közül pedig csak az új nemzeti vállalat üzemi szállításához szükséges mennyiség átadása szerepelt az előterjesztésben. A tervezett nemzeti vállalat alapítása már közel 1800 hosszú és érdemes múlttal rendelkező államvasúti alkalmazottat érintett. Azok, akik 1949. április 1-jén MÁVAUT alkalmazottak voltak, az új Nemzeti Vállalat kollektív szerződésének megkötéséig MÁV státusban maradtak. Az új kollektív szerződés megkötése után az alkalmazott választhatott, kérhette a szerződés hatálya alá vonását az államvasúti nyugdíjellátás fenntartásával, vagy maradt MÁV státusban és megmaradtak vasúti kedvezményei.

Az új Nemzeti Vállalat 1949. április 1-től ellenszolgáltatás nélkül megkapta a MÁV közúti gépkocsi üzeme rendelkezésére álló ingatlanokat, autóbuszokat, gépi berendezéseket stb. A kiválással kapcsolatos vagyoni, üzemi és szervezeti kérdésekben a MÁV és a MÁVAUT N. V. hosszas viták után csak 1949. december 31-el jutott megegyezésre. Az új vállalat neve és címe: MÁVAUT Gépkocsi-közlekedési N. V., Budapest, VI. Lőportár u. 1. Feladata: a helyközi, valamint Nagy-Budapest területén kívüli helységekből helyi autóbusz (társas gépkocsi) járatok fenntartása, a Magyar Államvasutak tulajdonát képező személygépkocsik és üzemi tehergépjárművek üzemben tartása. A vállalat felügyeletét a Közlekedés- és Postaügyi miniszter gyakorolta.¹⁰

A MÁV Igazgatósága 1947. július 2-án az alábbi körlevelet adta ki valamennyi üzletvezetőségének, MÁVAUT Főnökségnek és kirendeltségnek:

(Kivonat)

„Az intézet tulajdonában levő közúti tehergépkocsikat f. évi július 15-től a vasúti áruforgalom akadálytalan lebonyolításának kielégítésére vonatpótló, kiegészítő vagy kombinált (csatlakozó) forgalomban rendszeres vagy kiegészítő járatokként fogjuk foglalkoztatni... Tehergépkocsijainkkal a fenti időponttól:

1. házhozszállítást,
2. ház-házforgalmat,
3. rendes darabárus teherjáratokat,
4. vasúti fel- és elfuvarozást és
5. esetenkénti kiegészítő helyközi fuvarozást fogunk lebonyolítani...”

A járatok csak szeptemberben indultak meg. A közúti fuvarozás feltételeit, körülményeit részletesen szabályozó, a MÁVAUT főnökségek és kirendeltségek feladatait meghatározó terv ellen a MATEOSZ erőiesen tiltakozott. Különösen az 5. pontban tervezett esetenkénti fuvarozás ellen tiltakoztak, mert a MATEOSZ mintegy 2000 darab gépkocsija csak 40-60%-ban volt kihasználva, és a tervezett MÁVAUT fuvarozás tovább rontaná ezt az arányt. A MÁV Igazgatóság Közúti Közlekedési Főosztálya 1947 júliusában elkészítette hároméves tervét, és a jóváhagyott tervhiteleből az 1947–48. első tervévben 10 075 000 forintot, a második tervév első felében 8 180 000 forintot fordítottak beruházásokra.

1947. szeptember 20-án a MATEOSZ azért tiltakozott ismét a MÁVAUT teherfuvarozás ellen, mert „a Közlekedésügyi Miniszter Úr és f. évi július 3-án megtartott tárgyaláson Bebrits Államtitkár úr is kijelentette, hogy a MÁV nem kíván szövetkezetünkkel szemben konkurens állami teherfuvarozó üzemet létesíteni és a MÁVAUT gépkocsijait a MÁV kizárólag üzemi fuvarozásra kívánja felhasználni. Az augusztus 2-i átirat alapján azonban a legnagyobb sajnálatunkra, sőt megdöbbenésünkre azt kell megállapítanunk, hogy a MÁVAUT tehergépkocsi fuvarozásának terve homlokegyenest ellenkezik a fent idézett kijelentésekkel.

Le kell szögeznünk, hogy ez a terv tényleges keresztülvitele szövetkezetünkkel szemben igen veszedelmes és káros tarifális versenyt létesítene a szövetkezet és az állami üzem között, amely lezüllesztené a kocsiparkot, tönkretenné a teherautókba fektetett nemzeti vagyont,

nem biztosítaná a kocsik karbantartását, aláásná a fuvarozási megbízhatóságot és végeredményben a közbiztonságot is veszélyeztető fuvarozási anarchiát teremtené. A magunk részéről a MÁVAUT tehergépkocsijainak a Miniszter Úr által megjelölt keretben való felhasználását a MÁV üzemi fuvarozására kérjük korlátozni, ami:

a) a vasút üzemanyagának, felszerelési, berendezési tárgyainak fuvarozása,

b) az egyes pályaudvarok közötti helyi átmenő forgalom lebonyolítása,

c) a vasúton feladott áruk háztól-házig fuvarozása.

Itt szembe kell néznünk azzal az érveléssel is, hogy a MÁVAUT 200 gépkocsit foglalkoztat és ez szövetkezetünk több mint 2000 gépkocsijának fuvarozási volumenét lényegesen nem érinti... Sajnos ennek az ellenkezője is igaz. A múlt már megmutatta, hogy a MÁVAUT, illetve a MÁV tisztviselői kara részben vezetőségi utasításra, részben önértékből is a fuvarszerzés eszközeinél nem válogatós... Létrejönne a MÁV és a MATEOSZ között egy káros és kerülendő verseny. Ebben a versenyben az állami üzem kétségtelenül nagy előnyben volna, és nem lenne kétséges, hogy addig, amíg a 200 kocsijának teljes kapacitását le nem köti, addig minden eszközt igénybe fog venni, hogy kocsijai részére megfelelő fuvarvolument biztosítson... Mindezek alapján kérjük, hogy a MÁVAUT teherfuvarozását az üzemi fuvarozás területére korlátozni szíveskedjék...”

1948. június 7-én a MÁVAUT és a MATEOSZ között olyan megállapodás született, hogy a MÁVAUT az üzemi fuvarozást lebonyolító, a budapesti pályaudvarok közötti áru fuvarozás céljaira használt és a menetrend szerint közlekedő vegyes járatokban foglalkoztatott tehergépkocsik kivételével a közúti teherforgalmat lebonyolító teljes gépkocsiparkját a MATEOSZ rendelkezésére bocsátja. A tehergépkocsik üzemeltetője továbbra is a MÁVAUT maradt, a MATEOSZ kötelezte magát, hogy a rendelkezésre bocsátott kocsikat saját gépkocsijaival egyenlő arányban foglalkoztatja.

1948 novemberében ismét új helyzet állt elő. A MÁVAUT és a Győri Közlekedési Kft. tehergépkocsi fuvarozási részlegéből megalakult a Teherfuvarozási Nemzeti Vállalat (TEFU NV.), és kizárólagos jogot kapott az állami vállalatok által feladott áruk teherkocsival történő fuvarozására, és ebbe bér fuvarozás formában bevonták a MATEOSZ

szervezetét is. Az állami tulajdonban lévő, 18 vidéki főnökséggel működő vállalat új központi telepe Budapesten, a Dózsa György úton, a jelenlegi Népstadion területén, illetve mellett volt. Itt történt a gépkocsik javítása, magánfuvarozóktól átvett gépkocsik bontása vagy újjáépítése, a közúti szállítási feladatok országos irányítása. A TEFU 1949-ben már 557 db gépes és 68 pótkocsival állt a fuvaroztatók rendelkezésére. 1950-ben megszűnt a MATEOSZ, és a magánfuvarozók szerepét az országos feladatokat ellátó állami TEFU-vállalatok vették át. A TEFU járműállománya ekkor már 1589 teher- és 198 pótkocsiból állt.

A Népgazdasági Tanács határozata alapján a jobb kihasználás és gazdaságosabb üzemeltetés érdekében, valamint azért, hogy a MÁV területén, illetve tulajdonában levő gépkocsik egy szervezetbe legyenek tömörítve, 1951. február 1-jén MÁV Autófuvarozási Üzemi Vállalatot hoztak létre. A gépkocsik főleg a MÁV üzemi vállalatoknál és építési tevékenységet folytató szerveknél voltak foglalkoztatva, darabáru fuvarozást ekkor a kocsipark alig 20-30%-ával végeztek. 1951 végén a vállalathoz 78 teher, 63 személy és 8 pótkocsi tartozott, a foglalkoztatott dolgozók létszáma pedig 255 fő volt. 1954 végén az üzemi vállalatot főnökséggé szervezték át, feladatkörében nagyobb változás nem történt, de a darabáru-fuvarozás lebonyolítására egyre több gépkocsit kellett üzembe állítani. A munkák decentralizálása érdekében 1954-ben Nyíregyházán, 1955-ben pedig Miskolcon és Szegeden autófuvarozási kirendeltséget állítottak fel. 1957-ben 5 db autósdarut helyeztek üzembe. 1958-tól a főnökség munkájában előtérbe került a darabáru fuvarozás, és ezzel együtt a vonatpótló járatok teljesítménye is lényegesen emelkedett. 1959-ben a kocsipark növelése mellett előtérbe került a műszaki fejlesztés is, és a pótkocsik állományát 80 %-kal növelték. Még ebben az évben kirendeltséget állítottak fel Debrecenben és Szombathelyen, Balatonszentgyörgyön pedig javítószolgálatot szerveztek. 1964. január 1-jén kísérletképpen Hajdú-Bihar megye területén vasútpótló járatokat indítottak a vasúttal el nem látott területeken.

1964-ben a főnökség 297 tehergépkocsit, 91 személygépkocsit, 222 pótkocsit és 17 autósdarut üzemeltetett.

A MÁV 1971. január 1-től a belföldi darabáru-fuvarozást a szükséges személyzettel, eszközökkel, berendezésekkel és a darabárus

raktárakkal együtt átadta a Volán vállalatoknak.

Meg kell még említeni, hogy Dunapataj–Kalocsa–Baja között a tervezett vasútvonal kiépítése anyagi okok miatt elmaradt, de 1956 szeptember 10-től vasúti tarifával vonatpótló autóbuszokat és teherautó-járatokat közlekedtetett a MÁV. Ezeket a járatokat 1960. április 1-től átvette a MÁVAUT, de a vasúti tarifa továbbra is érvényben maradt.

*

A második világháború után a közúti árufuvarozást szervezett formában a MATEOSZ indította el. 1947-ben 320 kirendeltséggel, 100 fuvarvállaló irodával és mintegy 2000 gépkocsival rendelkezett (17. ábra). A megváltozott társadalmi-gazdasági viszonyok között a magánkézben levő teherautó-fuvarozó vállalat is igyekezett a fokozottabb igénybevételhez alkalmazkodni, amit 1948. június 13-án tartott országos értekezleten határozatban is rögzítettek, de annak végrehajtására már nem került sor, mert megjelent a nemzeti vállalatok alakításáról szóló 1948. évi XXXVII. t.c. (1948. VII. 2.) törvény, aminek értelmében 1948. november 15-én a kormány létrehozta a Teherautófuvarozási Nemzeti Vállalatot. A kormányzati intézkedések előírták a magánfuvarozóknak is a TEFU menetmények használatát, és így ők is TEFU ellenőrzés alá kerültek. A TEFU fokozatosan felvásárolta a MATEOSZ-tagok tulajdonában levő gépkocsikat. A TEFU vállalatok szerepe és tevékenysége országosan meghatározóvá vált, eszközállománya jelentősen megnőtt, ezért a hatékonyabb irányítás érdekében 1950 júniusában 5 budapesti és 13 vidéki önálló TEFU-vállalatot, ezek egységes irányítása érdekében Budapesten Teherautófuvarozási Központot hoztak létre. Az alkatrészellátás gondjainak enyhítésére 1951-ben a Dózsa György úti telepen létrehozták az Alkatrészjavító Vállalatot, 1952-ben megkezdte a termelést a Cinkotai Autóalkatrészgyár, a későbbi AURAS. Szintén 1952-ben alakult meg az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet, az ATUKI.

A TEFU-vállalkozások minden igyekezetük ellenére sem tudták a gazdasági élet fuvarozási szükségleteit teljes egészében kielégíteni, ezért az 1950-es évek elejétől a szakminisztériumok ún. célfuvaro-

zási vállalatokat hoztak létre. Ilyenek voltak például az építőiparban az ÉPFU, a gépiparban a GAFU, a kereskedelemben a KSZV, BSZV, stb. Hasonló módon ún. közületi gépkocsikkal oldották meg egyes termelőüzemek, vállalatok, szövetkezetek, stb. saját szállítási szükségleteiket. A célfuvarozó és közületi gépjárművek hamarosan jelentős szerephez jutottak, a TEFU-hoz viszonyítva részarányuk 1954-ben már elérte a 75%-ot.

Minisztertanácsi határozat alapján került sor 1953. október 1-től a MÁVAUT Autóközlekedési Nemzeti Vállalat, a TEFU Nemzeti Vállalatok és a vidéki Taxi Egyesülés összevonására, és Autóbusz-közlekedési Vállalatok (AKÖV) létrehozására. Országosan 38 vállalatot szerveztek, és azok munkáját kilenc, területileg szervezett Autóközlekedési Igazgatóság (AKIG) irányította.¹¹ A KPM VI. Gépjárműközlekedési Főosztályt is átszervezték, és létrehozták az igazgatóságokat felügyelő KPM. Autóközlekedési Főosztályt. 1954-ben a tehergépjárművek gazdaságosabb foglalkoztatása érdekében létrehozták a Közúti Áru- és Menetirányító Szolgálatot, az autóbusz-közlekedés országos menetrendjének összeállítására és a járatok ellenőrzésére pedig az Országos Autóbusz Menetrend Szerkesztőséget (18. ábra). 1959 júniusában a belföldi szállítmányozási vállalatok (BELSPED) beolvadtak a területileg illetékes AKÖV-be.

1960. január 1-től a KPM utasítása alapján az Autóközlekedési Igazgatóságok számát hatra csökkentették, és azok területi hatásköre is megváltozott.¹² Ez az átalakítás a közúti személy- és áru fuvarozás irányítási rendszerét lényegében nem egyszerűsítette, és az Autóközlekedési Vállalatok sem tudták a nagyüzemi gazdálkodás előnyeit a társadalmi elvárásoknak megfelelően érvényesíteni, ezért 1961. október 1-el újabb átszervezésre került sor. Megalakították a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóságot (KPM AVIG), és hatáskörébe utalva létrehoztak 18 megyei vegyesprofilú autóközlekedési vállalatot. (Kivétel csak a főváros és Pest megye volt.) Az új szervezeti formában a szolgálati helyek: vállalati központ, üzemegység, főnökség, kirendeltség és autóbuszállomás voltak.

A vezérigazgatóság megalakulásakor a menetrend szerinti helyközi autóbuszjáratok 2581, 1964-ben pedig 2740 települést érintettek. A forgalmi szolgálat korszerűsítését jelentette a kalauz nélküli járatok növekvő részaránya és a szerződéses munkásjáratok fokozatos

bevonása a menetrend szerinti forgalomba. A közúti árufuvarozás terén a közlekedési ágazatok és a közhasználatú, közületi és célfuvarozó vállalatok közötti munkamegosztás és együttműködés összehangolására 1962-ben létrehozták a Központi Szállítási Tanácsot, aminek operatív bizottságában a KPM vezetésével a társmínisztériumok vettek részt. Az AKÖV-ök árufuvarozási tevékenysége 1962. január 1-től kiegészült a belföldi szállítmányozással. A MÁV-val való szorosabb együttműködés biztosítása érdekében 1963 közepén létrehozzák az AVIG Országos Áruirányító Szolgálatát, és még ebben az évben 86 vasútállomás és 14 TÚZÉP telep kiszolgálását végezték központi irányítással. Tovább bővítették az autóközlekedési vállalatok tevékenységét a hozzájuk csatlakozó célfuvarozó és helyi tanácsai vállalatok autóbusz-részlegei is.¹³

A Gazdasági Bizottság határozata alapján 1968. január 1-el alakult az Autóközlekedési Tröszt, és megszűnt a KPM AVIG. Az ebben az évben elfogadott közlekedéspolitikai koncepció a tröszt elsődleges feladataként írta elő a közúti közlekedés erőteljes fejlesztését, részarányok növelését, beleértve a kisforgalmú vasútvonalak forgalmának átvételét és a körzeti pályaudvarok kialakítását. Az új gazdaságirányítási rendszer megszüntette az árufuvarozás terén a fuvarozási kötelezettséget. A Tröszt 1969-ben kiadta a Darabáros Járatok Országos Menetrendjét. Ekkor már közel 1500 darabáros járatot üzemeltettek (19-20. ábra).

1970. szeptember 1-ől került bevezetésre a Volán Tröszt és 1-24-ig Volán Vállalatok elnevezés. A vállalatok az év végén már 5490 autóbusszal bonyolították le a helyi és helyközi autóbusz-közlekedést, és 823,4 millió utast szállítottak. A személy- és árufuvarozás területén egyaránt korszerűsítették a járműparkot és a rakodógépeket.

*

A nemzetközi közúti fuvarozás megszervezésére a gazdasági viszonyok stabilizálódását követően került sor. Erre a célra alakították meg 1948 őszén 50%-os állami és 50%-ban a bankok érdekeltségén alapuló NEFORT Részvénytársaságot. A NEFORT 14 db 10-10 tonnás pótkocsis szerelvénnel és 2 nyergesvontatóval kezdte meg működését. A Részvénytársaság 1949. december 1-én megszűnt, és

beolvadt a TEFU Nemzeti Vállalatba. A nemzetközi fuvarozás csak 1954-55-ben indult meg újra, amikor a 14. sz. Autóközlekedési Vállalat Bécsbe történő primőrúru fuvarozásra kapott a külkereskedelmi szervektől megbízást. Intenzívebb nemzetközi fuvarozásra 1958-tól került sor. Ilyen volt például a brüsszeli világkiállításon lévő magyar pavilon rendszeres utánpótlásának biztosítása és a magyar zöldség- és gyümölcsexport lebonyolításában való részvétel is. Az ország külkereskedelmének fejlődésével 1961-ben már több mint 80 gépkocsi bonyolította le a nemzetközi közúti forgalmat. 1961 második felében a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium és a Pénzügyminisztérium rendeletére bevezették az árukiegyenlítési rendszert, és ugyanekkor jelent meg a Kereskedelmi Minisztérium irányítási rendelete és a kamionfuvarozást elősegítő költségshorzó kulcs alkalmazására vonatkozó utasítás, ami elősegítette a devizahozam kedvező alakulását is.

A KPM 1962. január 1-jétől megszüntette a Budapesti Autóközlekedési Igazgatóságot, és ekkor a 14. sz. AKÖV a Budapesti Autóközlekedési Vállalat kötelékébe került és 04. sz. üzemegységként tevékenykedett tovább. Az üzemegység 1965 végén már 327 gépkocsival rendelkezett, a járatok száma 9086 volt. A fuvarfeladatokat ekkor még 10-12 tonna teherbírásu gépkocsikkal bonyolították le (21. ábra). 1965-ben tranzakciós hitel igénybevételel 32 Saurer vontatót, 30 db 20 tonnás hűtőpótkocsit és 10 db 20 tonnás „dobozos”, normál pótkocsit vásároltak. Ezekkel a modernebb gépkocsikkal kezdődött meg a vállalat fejlesztése és önállósulása is. Az önálló, tiszta profilú, nemzetközi fuvarozást lebonyolító vállalat 1966. január 1-én alakult meg, a neve: Hungarocamion. A vállalat már az első évben kedvező gazdasági eredményt ért el. Jelentősen nőtt a hűtőforgalom is. 1966-ban 9829 tonna export és 5352 tonna import hűtést és fűtést igénylő árut fuvaroztak. A második évben saját gépkocsival összesen 12467 járatot bonyolítottak le. 1967 elején újabb 50 nagy teljesítményű és nagy kapacitású Mercedes típusú gépkocsit és 30 Mercedes-Blumhardt típusú hűtőkocsit vásárolt a vállalat. A nagy kocsik elősegítették a normál kereskedelmi áruk fuvarozását, az új hűtőkocsikkal enyhült a kapacitáshiány is. A vállalat 3 korszerű, élőállat szállítására alkalmas univerzális, nyerges Blumhardt gyártmányú pótkocsival is kibővítette állományát.

Meghatározó volt a forgalom alakulásában, hogy megnégyszereződött a francia, megháromszorozódott az angol járatok száma és más tőkés országokba is egyre több Hungarocamion szerelvény fuvarozott. Megnyílt az út a Közel-Kelet felé is, 1967-ben már 47 járatral bonyolította le a vállalat a törökországi forgalmat.

A devizakímélő viszonylatok jobb kihasználása érdekében, a zöldség- és gyümölcsszállítások zavartalan lebonyolítása érdekében a Hungarocamion szükség szerint az AKÖV-ök tulajdonában lévő gépkocsikat is igénybe vette. 1967-ben újabb 20 db nagy kapacitású hűtőgépkocsit állítottak forgalomba, de még így sem lehetett az igényeket kielégíteni, csak a TERIMPEX több mint 600 külföldi hűtőgépkocsit vett igénybe.

1968-ban rendszeressé vált az ún. *csere-pótkocsis* fuvarozás. Egyre nagyobb mennyiségű hűtött árut fuvarozott a Hungarocamion közvetlen áthajózással a kontinensről Angliába.

Az új gazdaságirányítási rendszer jelentős változásokat hozott a vállalat életében. Az új mechanizmus szabályozóinak következtében változott egyes viszonylatok gazdaságossága, az új szabályozókkal kellett a gazdasági számításokat elvégezni, és a kieső viszonylatok helyett újabbakat kellett felkutatni. A vállalat érdeke azt is megkívánta, hogy növelni kellett a speciális áruk fuvarozását. A Hungarocamion fuvarpiacon elfoglalt helyzetéből törvényszerűen adódott, hogy egyre szervezettebb üzletpolitikát folytasson. A vállalat összteljesítménye az 1970-es években rendkívül nagy mértékben emelkedett. A külszolgálati kilométer 1971-ben elérte a 39 milliót, a járatok száma pedig a 13 ezret. A gépjárműpark ekkor 534 korszerű, nagy teljesítményű szerelvényből állt. A vállalat 1973-ban 14695 járatot bonyolított le, a külszolgálati kilométer elérte az 51 milliót, a nettó devizahozam pedig 11,5 millió dollár volt. A megnövekedett forgalom miatt 1973 elején a Hungarocamionnál négy új szakigazgatóság alakult. Külön-külön szakigazgatóság irányítása alá került a forgalmi, a műszaki, a kereskedelmi és a gazdasági munka. A vállalat 1974-ben 0,4 millió tonna árut fuvarozott.

*

A közúti közlekedés fejlődésével és szervezeti formáinak változásaival együtt már foglalkoztunk a közforgalmú autóbuszközlekedéssel is. Az 1949. április 1-én alakult MÁVAUT Autóbuszközlekedési Nemzeti Vállalat 371 autóbusszal és 44 pados, ponyvával takart teherautóval kezdte meg üzemét. A vállalat 24 szolgálati főnökséggel rendelkezett, az alkalmazottak létszáma 610 gépkocsivezető, 500 kalauz és 481 forgalmi, műszaki, fizikai dolgozó, a vonalhálózat hossza 11 222 kilométer volt, és 293 vonalon bonyolították le a forgalmat. A szállított utasok száma meghaladta a 1 800 000-et.

A MÁVAUT a postával kötött megállapodás alapján postaszállítást is végzett. 1950 szeptemberében 147 járatral 415 helység volt bekapcsolva a postaszállításba. Több járat igénybevételére azért nem került sor, mert a KPM állásfoglalása az volt, hogy *„a kocsik túlsúlyfoltása miatt a jelenlegi szállításokat is csak nehezen tudja elvégezni a MÁVAUT, a postai szállítmányok le- és felrakása pedig járatok kérését okoz. A MÁVAUT csak ott foglalkozzon postaküldeményekkel, ahol az igényt a MÁV egyáltalán nem tudja kielégíteni...”*

A postaszállítással kapcsolatos rendelkezéseket az 1958-ban hatályba lépett Kereskedelmi Utasítás részletesen tartalmazza. Többek között előírja, hogy a *„postaanyagok átvétele-átadása rendszerint a járat útvonalán, megállóhelyeken, lehetőség szerint a bekapcsolt postahivatal előtt történik... A postaanyagot az átvételre, illetőleg átadásra kijelölt helyen a gépkocsivezetőnek közvetlenül a járatok autóbusz mellett kell a postajáratostól átvennie, illetőleg átadnia... A postatitkot meg kell őrizni. A járatokon szállított postaanyagról csak a posta és az autóbusz-közlekedési vállalatok hivatalos közegeit szabad tájékoztatni. Az autóbusz-közlekedési vállalatok közegeinek tájékoztatása csak a statisztikai adatokra terjed ki... A postaanyagok átvételéért, elhelyezéséért, őrzéséért, továbbításáért és átadásáért, ha a posta a küldeményt saját alkalmazottjával nem kísérteti, autóbuszokon a gépkocsivezető, darabárusjáratokon az árukezelő felelős... A postakezelésben a kalauznak lehetőség szerint segítenie kell, ekkor a postakezelés szabályszerűségéért egyetemlegesen felelősek... ha a postajáratos a járat megérkezése után a postazáratok átadására vagy átvételére nem jelentkezik, figyelmeztető kürtjelzéseket kell adni, feltéve, hogy ezt hatósági rendelkezés nem tiltja, és a postajáratosra legalább 3 percig várakozni kell. Ha a járat tartó-*

kodása alatt a postajáratos nem jelentkezik, a postaanyagot a megállóhelyen a forgalmi szolgálattevőnek kell átadni, ahol pedig forgalmi szolgálattevő nincs, tovább kell szállítani, és a legközelebbi olyan postahivatalnak kell átadni, amely a járat útvonala mellett van... Ilyen rendellenességeket a gépkocsivezető a menetlevélen, az árukezelő az okmánykönyvben jelenteni köteles... A forgalmi szolgálattevő az átvett postaanyagnak a forgalmi irodában való biztonságos elhelyezéséről gondoskodni és az átvételről a posta helyi szervét haladéknélkül értesíteni köteles...”

A KPM főfelügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok részére 1958. december 30-án megjelent Forgalmi Utasítás terjedelme 414 oldal.¹⁴ Ebből az utasításból csak az autóbuszjáratok közlekedtetésével kapcsolatos előírásokból válogattunk:

„Az autóbusz-állomásokon legalább 3 perccel az indulás előtt a kalauz, vagy az erre kijelölt dolgozó köteles a váróhelyiségben, az autóbusz-állomásokon az étteremben is a járat irányát és az érintett helységek nevét jól érthetően kihirdetni, és az utazóközönséget az autóbuszba történő beszállásra felhívni...”

Az utasok az autóbuszba az alábbi sorrendben szállhatnak fel:

- a) érvényes menetjeggyel rendelkező személyek...*
- b) párt- és szakszervezeti funkcionáriusok, valamint államügyészek, ha hivatalos minőségben utaznak...*
- c) az utazás szükségességét indokló hatósági, orvosi vagy kórházi bizonyítványt felmutató személyek...*
- d) bírósági vagy rendőrségi tárgyalásra idézettek...*
- e) más hivatalos ügyben utazók, ha ezt igazolják...*
- f) terhes és kisgyermekes anyák...*
- g) öregek és rokkantak,*
- h) távolsági utasok,*
- i) egyéb utasok.*

Az egyes csoportokon belül a felszállási sorrend az utasok jelentkezési sorrendjéhez igazodik...

(Az Utasításban részletesen fel vannak sorolva az utazásból kizárt és kizárható személyek és tárgyak, valamint a kézi- és útipoggyászok súlya, mérete, stb. is.)

Az ülőhelyek elfoglalásánál ügyelni kell arra, hogy az utasok az autóbusz jobb- és baloldalán egyenlő arányban helyezkedjenek el...

Egyes utasok kiváltságos elhelyezése tilos...

Az autóbusz-állomásról a járatot a forgalmi szolgálattevő jelzőtárcsával indítja... A járat indításához a forgalmi szolgálattevő a jelzőtárcsát a nyelénél fogva, bal hónalja alá helyezve megy ki a járat indulási helyére. Miután megállapította, hogy a járat "menetkész" és a menetrend szerinti indulási idő elérkezett, mintegy három méter távolságra a gépkocsi előtt oldalt állva, arccal a gépkocsivezető felé fordul, és a jelzőtárcsát jobb kezében piros lapjával 45°-os szögben a föld felé tartva az "indulásra készen" jelzést mutatja. Erre a jelzésre a járat személyzete a gépkocsi ajtajait becsukni, a nem levegőnyomásra működő ajtókon pedig a biztosító kallantyút ráfordítani köteles. Ennek megtörténte után a forgalmi szolgálattevő jobb kezében a jelzőtárcsát arcmagasságban, zöld lapjával a gépkocsivezető felé tartva mutatja az "indulás" jelzést... Sötétben a járatokat zöld színű elem-lámpával felszerelt jelzőtárcsával azonos módon kell indítani...

A gépkocsi elindulása után a forgalmi szolgálattevő arccal az úttest felé fordulva alapállásba helyezkedik, a jelzőtárcsát az eredeti állásba bal kezébe helyezi vissza, és viszonozza a kalauz tisztelgését... A forgalmi szolgálattevőnek meg kell várni az autóbusz teljes elhaladását, és figyelnie kell, hogy az indulás után nem tapasztalható-e az elhaladó gépkocsin valami rendellenesség...

Az indulás után a kalauznak az elhagyott állomás felé kell figyelnie mindaddig, amíg az állomást látja, hogy az állomásról nem adnak-e esetleg "megállj" jelzést. Ezután elkezdi a jegykezelést...

Az autóbuszban a rend és a fegyelem fenntartása a kalauz feladata. Az utasok közötti esetleges nézeteltéréseket a kalauznak kell elsimítania... A kalauz köteles menetközben érdeklődni, hogy nincs-e valamelyik utasnak kívánsága az ablakok nyitva- és zárvatartására, a fűtésre, belső világításra, stb-re vonatkozólag... Mindig a menetirány szerinti jobboldalon levő ablakokat kell kinyitni. Szürkülettől virradatig és ködben a járatú autóbuszok belsejét ki kell világítani. A fűtés szabályozását általában a kalauz kezeli...

A járat személyzete az utasok által kért felvilágosítást azonnal és a legudvariasabb formában tartozik megadni. Beszélgetést nem kezdeményezhet, azonban az útvonal nevezetességeire, érdekességeire az utasok figyelmét kérdés nélkül felhívhatja...

Azt az utast, aki menetközben rosszul lett, az ajtó melletti ülésre

kell ültetni, a legközelebbi ablakot ki kell nyitni, és az utast fel kell szólítani, hogy vegyen mély lélegzetet. Ha ez az eljárás a rosszullétet nem szünteti meg, a gépkocsi esetleges bepiszkításának megelőzése érdekében az autóbust meg kell állítani...

Az autóbuszokon általában nem szabad dohányozni... Olyan járatokon, amelyek útvonala az 50 kilométert, vagy a menetidő a 3 órát meghaladja, és a kocsiban álló utas nincs, a cigarettázást meg lehet engedni... Ha ez ellen valamelyik utas kifogást tesz, a kalauznak kérnie kell a cigarettázás beszüntetését...

Pipázás, szivarozás és köpködés az autóbuszokon tilos!

A kalauz köteles a megállóhoz való érkezés előtt a megállóhely nevét hangosan, érthetően kihirdetni, és az esetleges átszállási lehetőségekre, valamint a tartózkodás időtartamára az utasok figyelmét felhívni. Induláskor köteles meggyőződni arról, hogy a továbbutazni kívánók helyüket elfoglalták-e, illetőleg az utasoktól megkérdezni, hogy a leszálló utasok a tartózkodási idő letelte után visszaérkeztek-e az autóbuszba... Megállás esetén a kalauz elsőként száll le, és az utasok le- és felszállása után csak utolsóként szállhat fel az autóbuszra.

Az utasok leszállását csak akkor szabad megengedni, ha az autóbusz megállása után képződött por már elült. Ha a megállóhelyen csak úgy lehet megállni, hogy a leszállás céljára szolgáló ajtó az úttest közepe felé nyílik, a kalauz a leszállást csak akkor engedheti meg, ha az úttest szabad. Ilyen esetben a kalauz az úttesten az ajtó mellett állva köteles felügyelni arra, hogy a leszállókat baleset ne érje, és hogy az utasok az úttestet óvatosan és gyorsan elhagyják...

A kalauznak ügyelni kell arra, hogy a megállóhelyhez közeledő és utazási szándékát jelző utast az autóbusz bevárja...

Ha a megállóhely környékén a megállóhelyről jól látható utcai óra vagy toronyóra van, és ez 3 percnél többet nem késik, az autóbusz indulásával várni kell addig, amíg ez az óra is az indulási időt mutatja.

A autóbusz indítására a kalauz érthető "mehet" szóval ad jelzést, a gépkocsivezető csak erre a jelzésre indulhat el...

Feltételes megállóhely előtt fekvő megállóhelyről való elindulás után a kalauz a gépkocsivezetővel közölni tartozik, hogy a feltételes megálló helyen leszálló utas lesz-e...

Tanyai jellegű vonalszakaszokon a járatot bárhol meg kell állítani,

ahol fel- és leszálló utas jelentkezik...

A gépkocsivezető a menetrendszerű járatban közlekedő autóbust a járási megállóhelyeken minden esetben köteles megállítani, még akkor is, ha az autbusz teljesen megtelt. Ebben az esetben a kalauz az utazni kívánókkal közli, hogy az autóbusz megtelt, és elszállítá-sukra milyen intézkedések történtek... A gépkocsivezető és a kalauz együttesen felelős azért, hogy az autóbusz megengedett terhelését ne lépje túl...

Az autóbuszjáratl a legnagyobb menetsebességet akkor sem szabad túllépni, ha a csatlakozás elmulasztásának veszélye áll fenn...

A gépkocsivezetőnek kürtjelzést kell adni, ha ezt hatósági rendelkezés nem tiltja, minden be nem tekinthető kanyarba történő behajtás előtt, tolatás megkezdése előtt és egyébként annyiszor, ahányszor a vezetés biztonsága ezt megkívánja. Menetrendszerű járatok gépkocsivezetői kötelesek továbbá kürtjelzést adni a megállóhelyre érkezés és onnan el-indulás, valamint a feltételes megállóhely melletti elhaladás előtt...

A járási személyzet az autóbustól, illetőleg a megállóhelytől - rendkívüli esemény kivételével - nem távozhat el. Ha az autóbusz el-hagyása szükségessé válik, vagy a kalauznak vagy a gépkocsivezető-nek az autóbusz mellett kell maradnia. Tehát a gépkocsit együttesen semmiféle körülmények között nem hagyhatják el... A járási sze-mélyzet menet közben nem étkezhet...

A forgalmi szolgálattevő köteles az érkező járatot fogadni és meg-figyelni. Az autóbuszjárat kijelölt helyét a beszállás és a kiszállás ide-jére már az érkezés előtt 5 perccel minden akadálytól szabaddá kell tenni és meg kell győződni arról, hogy az iránytáblák felszerelése, a tetőcsomagtartót védő ponyva lecsatolása, valamint az autóbusz bel-ső és külső világítása előírászerű-e. Ellenőrizni kell a járási sze-mélyzet menetleveleit és az autóbusz szolgálati órájának pontosságát...

A járási személyzet a talált tárgyat köteles a forgalmi szolgálatte-vőnek átadni...

Az utazóközönség és a fuvaroztatók panaszainak bejegyzésére minden szolgálati helyen panaszkönyvet kell tartani... Fali hirdet-mény útján tájékoztatni kell az utazóközönséget és a fuvaroztatókat arról, hogy a panaszkönyv hol található...

A panaszokat lehetőleg szóban, előzékenyen és udvariasan kell el-intézni, ha ez nem lehetséges, és az utas vagy a fuvaroztató kéri a pa-

naszkönyvet, azt haladéktalanul rendelkezésre kell bocsátani. Nem szabad a panaszkönyvet bejegyzés céljából kiadni:

a) az AKÖV dolgozóinak,

b) nyilvánvalóan ittas személynek,

c) olyan fiataloknak, akik 16. életévüket még nem töltötték be.

A panasztevőt fel kell szólítani, hogy a panaszt olvasható névaláírással írja alá, és hogy foglalkozását, pontos lakcímét, valamint az esetleges tanúk nevét és címét is jegyezze be. Írni nem tudó panaszos helyett a panaszt más is bejegyezheti. Vállalati dolgozó nem köteles az írni nem tudó panaszos helyett a panaszt bejegyezni...

A panaszt iktatni kell, és a vizsgálatot haladéktalanul le kell folytatni. A panasz elintézéséről a panaszost a bejegyzéstől számított 30 napon belül értesíteni kell. A betelt panaszkönyvet a vállalati irattárban 3 évig meg kell őrizni...

Minden szolgálati helynek, személyszállító gépkocsinak (autóbusznak, bányászódés gépkocsinak), váróteremnek, valamint ezek összes helyiségének állandó és kifogástalan tisztaságát a szolgálati főnök minden eszközzel biztosítani tartozik. A felsorolt valamennyi helyiséget, illetőleg gépkocsit rovarirtó porzószerrel legalább kéthetenként álaposan be kell porozni."

*

A szervezett autóbusz-közlekedés megalakulásakor az ország közlekedési helyzete elég kedvezőtlen képet mutatott. Azon községek zömének, amelyeket vasútvonal nem érintett, autóbuszjárata, többnek még kiépített útja sem volt. Az ilyen települések lakóinak kilométereket kellett megtenni gyalog, vagy lovaskocsival a legközelebbi közlekedési eszköz állomásáig. A cél az volt, hogy minél több helyiséget bekapcsoljanak az autóbusz-közlekedési hálózatba, de azt hátrányosan befolyásolta, hogy a rendelkezésre álló autóbuszok száma kevés volt. Az autóbusz-közlekedés fejlesztésének egyik módja az lett volna, ha lehetőség nyílik lényegesen nagyobb befogadóképességű autóbuszok üzembe helyezésére és azok darabszámának növelésére. A hazai autóbusz-gyártás ekkor ezt még nem tette lehetővé, ezért a meglévő autóbusz-állomány kapacitását pótkocsival növelték. 1964 végén már 332 pótkocsi futott. Olyan viszonylatokban,

ahol a darabfuvarozás és a piaci csomagok mennyisége nem volt számottevő, de az igényeket ki akarták elégíteni, vegyesjáratú szerelvényeket közlekedtettek. A Forgalmi Utasításban az ezekre vonatkozó szabályok is megtalálhatók.

(Kivonat)

Pótkocsit csak megfelelő vonószerkezettel, légfékkel és csatlakozó berendezésekkel felszerelt és pótkocsi vontatásra levizsgáztatott autóbusz vontathat. A pótkocsit vontató autóbuszra és a pótkocsira csak e szolgálatra külön kioktatott gépkocsivezetők és kalauzok oszthatók be. Pótkocsis szerelvényen a két kalauz közül az egyiknek férfinak kell lennie. A pótkocsira lehetőleg a férfi kalauzt kell beosztani. A pótkocsis szerelvényen szolgálatot teljesítő utazó személyzetet havonta egyszer a szerelvény kezelésére vonatkozó különleges oktatásban kell részesíteni... A pótkocsi ajtaját indulás előtt és megállás után a kalauz zárja be, illetve nyitja ki. A pótkocsi kalauza csak az utasok le- és felszállásának befejezése, illetőleg az ajtó bezárása után adhat csengőjelzést az indulásra. A gépes kocsi kalauza a pótkocsi kalauzának indulási jelzése után csak akkor adhat indulási jelzést, ha a gépes kocsin a le- és felszállás befejeződött. A gépkocsivezető viszont csak a gépkocsi kalauzának jelzésére indulhat...

A vegyesjáratú szerelvényekre ugyanazok a szabályok a mérvadók, mint a személyszállító szerelvényekre. Vegyesjáratban csak személyszállításra berendezett bódés-tehergépkocsik¹⁵ (22. ábra) és az azokhoz hozzátartozó műszaki előírásoknak megfelelő teher-pótkocsik közlekedhetnek. A teher-pótkocsin személyeket szállítani tilos. A pótkocsit a csomagok kezeléséhez elegendő fényt adó belső világítással, könnyű fel- és leszállást biztosító, valamint a nehezebb poggyászokét lépcsőben történő felrakódását elősegítő és lehajtható hágcsoval, a rakterület beázását, porosodását megakadályozó minden oldalon lecsatolható, gyorsan lebontható ponyvával kell ellátni.

Vegyesjáratok csak sík terepen, legfeljebb 30 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A vegyesjáratú szerelvényen három alkalmazott teljesít szolgálatot: a gépkocsivezető, a kalauz és a pótkocsi-kezelő.

A gépkocsivezető feladata a járat üzembiztos, baleset- és késésmentes közlekedtetésén és az általános kötelességein kívül: a kalauz

és a pótkocsi-kezelő segítségével a pótkocsi le- és felakasztása... Irányítja a pótkocsin az áru elhelyezését úgy, hogy a rakodótér egyenletesen legyen terhelve... A kalauz teendője a jegykezelésen kívül a pótkocsi kezelőjével együtt az áru fel- és lerakása.

A pótkocsi-kezelő feladata az áru kezelése, súlymegállapítás, a csomagolás ellenőrzése, a fuvardíj elszámolása. Felelős az áruszállítással kapcsolatos mindennemű teendőért... A pótkocsi-kezelő utazás közben a gépkocsivezető mellett foglal helyet, rajtuk kívül itt más nem tartózkodhat...

A pótkocsis autóbusz-közlekedés kényelmi és biztonsági szempontból is csak átmeneti megoldásként jöhetett számításba. 1962-től, amikor a vidéki vonalakon is fokozatosan forgalomba állították a korszerűbb csuklós autóbuszokat, fokozatosan kivonták a forgalomból a pótkocsikat (23. ábra). A csuklós autóbuszok forgalomba állításával is sok, főként minőségi probléma jelentkezett. Az utasok is tapasztalhatták, hogy gyakran előfordult, hogy a csuklónál felerődött a por az utastérbe, vagy esős időben a "harmonika" tetején becsurgott az eső. Ennek ellenére a csuklós buszállomány erőteljesen fejlődött, és fejlődik ma is.

A közhasználatú autóbusz-közlekedés gépjármű-állományának és teljesítményének növekedését a 24. ábra szemlélteti.

1968-ban a helyközi autóbusz-közlekedésbe bekapcsolódott községek száma 2880, a szállított utasok száma 704 millió 460 ezer volt. Ekkor már 354 db csuklós autóbusz volt forgalomban.

A közúton lebonyolódó forgalmat tovább növelték a közületi és magánhasználatú gépjárművek, valamint a nemzetközi forgalom. A közlekedésrendészeti szervek tevékenységét, a növekvő forgalommal kapcsolatos erőfeszítéseit a következő részben mutatjuk be.

Jegyzetek

- 1. Bethlen-Beszterce MÁV vonat: 36 km
- Beszterce-Szászrégen MÁVAUT busz: 63 km
- Szászrégen-Marosvásárhely MÁV vonat: 34 km
- Marosvásárhely-Balavásár MÁVAUT busz: 24 km
- Balavásár-Parajd MÁV vonat: 43 km
- Parajd-Székelyudvarhely MÁVAUT busz: 38 km
- Székelyudvarhely-Székelykeresztúr MÁV vonat: 27 km

1940. szeptember elején olyan döntés született, hogy a Marosvásárhely–Mádéfalva–Sepsiszentgyörgy vonalat a Kolozsvár–Dés–Beszterce vonallal Déda és Szeretfalva között új fővonallal kell összekötni. A 48 km-es új vonalon 2 alagút, sok, helyenként 20 méternél magasabb töltés vagy bevágás, sok műtárgy, völgyhíd, négy állomás és három megállóhely épült. A vonalat 1942. december 5-én helyezték üzembe. Az építést dr. Álgyai Pál műegyetemi magántanár, államtitkár irányította.

2. A vasutasok helytállását bizonyítja, hogy a m. kir. honvédvezérkar főnöke 1944. június 23-án elismerését fejezte ki „a magyar vasutasság kiemelkedő teljesítményéért és fáradtságot nem ismerő munkáságáért, amelyet az utóbbi hónapokban a magyar és a szövetséges német haderő hadműveleteivel kapcsolatban kifejtett...”

3. A magyar királyi kormány 1944. május 3-án a kárpaátaljai területre, Ungvár és Mohács városokba, valamint Ung, Bereg és Ugocsa vármegyék területére utazási korlátozást vezetett be. Ezekre a területekre csak olyan személyek utazhattak, akik utazási igazolvánnyal rendelkeztek, amit a lakóhely szerinti alispáni hivatal, illetve rendőrkapitányság állított ki. Szeptember 5-én Csanád, Arad és Torontál közigazgatásilag egyesített, továbbá Békés, Bihar, Szatmár, Szilágy, Kolozs, Szolnok-Doboka, Beszterce-Naszód, Maros-Torda, Csík, Udvarhely és Háromszék vármegyék területére, valamint Szatmárnémeti, Kolozsvár, Marosvásárhely és Nagyvárad városok területére is kiterjesztette az utazási korlátozást. Szeptember 26-tól már a Tisza, Sajó és Hernád folyóktól keletre eső területekkel egészítették ki az utazási korlátozást.

4. 1944. november 10-én a MÁV személyzetére is kiterjesztették a honvéd büntetőbíráskodás és a katonai fegyelmi szabályok rendelkezéseit. „Ezzel egyidőben a rögtönbíráskodást mind a polgári, mind a honvéd büntető bíráskodás körében a m. kir. államvasutak személyzetére is kiterjesztették... Ennek folytán a honvéd rögtönítélő bíráskodás fog ítélni, mint katonaszökevény felett, aki szolgálati helyét vagy beosztását önkényesen és igazolatlanul elhagyja. Ugyancsak afölött is, aki szolgálatát lanyhán, lelkiismeretlenül látja el, mert ez szabotázsúnak minősül. Fenti esetekben a vétkes alkalmazottakra szigorú, esetleg halálbüntetés vár... A szolgálati főnökök minden eréllyel azon legyenek, hogy az alkalmazottak a régi fegyelemmel, vasszorgalommal és lelkiismeretességgel lássák el szolgálatukat... Ismerve a magyar vasutasok hazafias érzését, kötelelességteljesítését, bízom abban, hogy a fenti szigorú intézkedések alkalmazására nem lesz szükség...”

Dálnoki Kováts Gyula
vezérőrnagy”

5. 1945 végén üzemben levő gépjárművek darabszáma:
személygépkocsi 3454 db,
tehergépkocsi 5000 db,
autóbusz 80 db,
motorkerékpár 7000 db,
különleges gépjármű 246 db,
vízigépjármű 100 db.

A gépjárművek üzemanyagellátása céljából a közlekedési minisztérium az ásványolaj-gazdálkodási miniszteri biztostól december hónapra 200 vagon benzint és 12 vagon kenőolajat kért a budapesti és a vidéki finomítók készletéből.

6. 1945-ben az első kettőt követő autóbuszjáratok üzembe helyezésének napja és viszonylata:

Augusztus 17. Budapest–Esztergom,

Augusztus 21. Budapest–Balassagyarmat,

Augusztus 30. Budapest–Győr,

Október 1. (Budapest–)Kecskemét–Szeged,

Október 29. Budapest–Baja,

November 19. Budapest–Veszprém,

November 20. Veszprém–Pápa,

November 21. Veszprém–Tapolca.

7. Az államvasutak és a tehergépkocsi-fuvarozók közötti évtizedes ellentétek az ország újjáépítésének időszakában sem szűntek meg. 1946. szeptember 14-én a MÁV igazgatósága engedélyt kért a közlekedésügyi minisztertől a közúti tehergépkocsi-fuvarozás ellenőrzésére, mert a közúton igen nagy számú gépkocsival végeztek engedély nélkül, a tulajdonosok elhatározásából, szabadon, közhasznúnak minősített fuvarozást. Ezek a „feketefuvarozók” nemcsak az engedéllyel fuvarozó gépkocsi-tulajdonosnak, hanem a vasútnak is felmérhetetlen anyagi kárt okoztak. A MÁV a közbiztonsági szervek bevonásával Budapest 6 pontján végzett 4 napon át megfigyelést. 67 jogosulatlan árufuvarozást és számtalan fuvardíjért történő személyszállítást tapasztaltak. A MATEOSZ-kocsik négy esetben végeztek menetlevél nélküli árufuvarozást és 1087 személyt szállítottak. Sok szegedi, kecskeméti, dunaföldvári és gyöngyösi telephelyű MATEOSZ-tehergépkocsival történt menetrend szerinti járatokkal kizárólag személyszállítás. A gépjárművek örvendetes gyarapodása parancsolóan előírta, hogy a vasút éljen a még hatályon kívül nem helyezett 162 300-1933. BM sz. rendeletben előírt jogával, ami a gépkocsiellenőrzést országos viszonylatban hatáskörébe utalta. A Közlekedésügyi Minisztérium 1946. november 27-én adott válaszában nem adott az ellenőrzésre engedélyt, mivel saját Közúti Jármű Főosztályán belül erre a célra létrehozott egy ellenőrző csoportot. Ugyanakkor felhívta az igazgatóságot, fontolja meg az ellenőrzések mellőzését és az ezzel foglalkozó csoport felosztatását. Az Államvasutak ellenvetéseket tett, és tovább folytatta az ellenőrzést, és annak eredményéről tájékoztatta a felügyeleti hatóságot.

8. 1946. január 9-én a Nemzeti Kormány 200/1946. M. E. sz. rendelete alapján a közlekedésügyi miniszter a természetes és jogi személyek tulajdonában, illetve birtokában lévő személy- és tehergépjárműveket a közellátás biztosítása, illetőleg az újjáépítés céljára szolgáló híd-, út-, vasútépítés és bányászat előmozdítása, végül az esetleg fellépő járványok és árvízvédelem elhárítása céljából személy- és teherfuvarozásra, mint közérdekű szállítások elvégzésére kötelezhette. A rendeletben tételesen meghatározták a mentességet és azt, hogy az igénybevétel havonta legfeljebb 15 nap lehet. A közlekedésügyi miniszter az igénybevett gépjárműveket a gépjármű telephelye szerint illetékes közigazgatási hatóság rendelkezésére bocsátotta.

9. A m. kir. államvasutak Hivatalos Lapja január 18-án 4073/1947. sz. alatt közölte, hogy:

„A magyar közlekedésügyi miniszter 1947. január 3-án kelt 565/I/1/1947. sz. rendeletével Közúti Közlekedési Főosztályt létesített. (MÁVAUT)” A főosztály feladata és hatásköre az alábbi volt (kivonat):

1. az államvasutak közúti gépkocsifuvarozásának ellátása;
2. az intézet társas-gépkocsi és tehergépkocsijainak üzemben tartása;
3. a főosztálynak külön költségvetése van. Ennek keretén belül gondoskodik a hitelek felhasználása tekintetében...
4. Menetrend és díjszabás összeállítása...
5. A közúti személy- és teherszállítás kérdésének irányítása a vasúti szállításokkal összefüggésben.
6. Kapcsolatok fenntartása egyéb közlekedési vállalatokkal.
7. Közreműködés a közhasználatú gépjárművállalatok engedélyezési tárgyalásain.
8. Új szolgálati helyek kijelölése.
9. Személyzeti ügyek.
10. A közlekedési főosztály alá tartozó alkalmazottak létszám-nyilvántartása. Nyugdíj- és betegbiztosítási ügyek. Segélyek és jutalmazások.
- K. 1. osztály. Kereskedelmi és szállítási ügyek.
1. A személy- és teherfuvarozásból eredő baleseti ügyek és a tűzkárokból származott kártalanítások előkészítése, illetve tárgyalása.
2. Az üzletvezetőségknél a számososztályok feladatkörébe utalt teendőknek a közúti közlekedési ügykört illető ellátása azzal az eltéréssel, hogy nyilvántartás és könyvelés mind a társas-gépkocsijáratok, mind a tehergépkocsi-járatok bevételeire is vonatkozik.
3. Kiadások és bevételek ellenőrzése.
4. A költségvetés és indoklásának elkészítése.
5. Havi zárszámadás elkészítése.
6. Évi zárszámadás elkészítése és indoklása.
7. Díjszabások szerkesztése, módosítása, illetőleg ezeknek jóváhagyásra való előkészítése.
8. Idegen vállalatokkal való együttműködésre vonatkozó megállapodások előkészítése.
9. Önköltségek megállapítása, üzemgazdasági ellenőrzés.
10. Megállapodások előkészítése árufelvételre. Megállapodás szállítmányozókkal.
11. A gazdasági viszonyoknak, az áruforgalomnak, közlekedési eszközök versenyének, továbbá a forgalmat befolyásoló gazdasági intézkedéseknek megfigyelése. Idevonatkozó javaslatok.
- K. II. osztály. Műszaki ügyek.
1. A járművek karbantartása, időszakos ellenőrzése.
2. Új járművek beszerzése, tervezése, szerkesztési ügyek és átalakítások.
3. Javítóműhelyek létesítése...
4. Üzemi épületek létesítésének előkészítése, karbantartása, kezelése...
5. Anyag- és leltárszükséglet beszerzése.
6. Anyag- és leltárnyilvántartás és számadás.

7. A műszaki szolgálat személyzeti létszámszükségletének előirányzása, a személyzet kiképzése és oktatása. Javaslat a szolgálati helyek betöltésére.

8. Műszaki végrehajtó szolgálat ellenőrzése.

K. III. osztály. Forgalmi ügyek.

1. Menetrendek szerkesztése, módosítása, illetőleg ezeknek jóváhagyásra való előkészítése.

2. Új vonalak tanulmányozása.

3. Üzemi statisztika.

4. Különjáratok.

5. Idegen engedélyokiratok nyilvántartása.

6. Posta- és újságszállítás.

7. A közhasználatú tehergép-kocsifuvarozás megszervezése és szabályozása a közlekedésügyi miniszter által megadott keretekben.

8. Tehergép-kocsifuvarozás lebonyolítása a vasúti szolgálattal karöltve.

9. A közúti tehergép-kocsifuvarozás megfigyelése, ellenőrzése.

10. A forgalmi szolgálat személyzeti létszámszükségletének előirányzata, javaslat a szolgálati helyek betöltésére. A személyzet kiképzése, oktatása és a végrehajtó szolgálat ellenőrzése.

Az államvasutak közúti közlekedésének külső végrehajtó szolgálatát:

1. MÁVAUT főműhely (Közvetlenül a K. II. osztálynak alárendelve),

2. MÁVAUT szertár (Közvetlenül a K. II. osztálynak alárendelve),

3. MÁVAUT főnökségek,

4. MÁVAUT kirendeltségek látják el...

10. Az 1945. XI. tc. alapján kiadott 1100/1945. ME. rendelettel november 15-ével megszüntették a Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztériumot és ügykörét a Kereskedelem és Szövetkezetügyi Minisztérium, valamint a Közlekedésügyi Minisztérium vette át. Az új Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya felső vezetésben összpontosította a minisztériumi és vezérigazgatósági funkciókat. 1949. március 1-től a MÁV üzletvezetőségeket vasútigazgatóságokká szervezték át, növelték hatáskörüket és a felelősségüket is a feladatok végrehajtásában. Ugyanekkor a Vasúti Főosztályt is jelentősen átszervezték.

11. Az Autóközlekedési Igazgatóságok székhelyei és számozásuk az alábbi: 1. Budapest, 2. Pécs, 3. Miskolc, 4. Székesfehérvár, 5. Szolnok, 6. Győr, 7. Zalaegerszeg, 8. Békéscsaba, 9. Debrecen.

12. Az Autóközlekedési Igazgatóságok székhelyei, számozásuk, területük és a felügyeletük alá rendelt vállalatok:

1. Budapesti AKIG: Területe a főváros és Pest megye. Vállalatok: 11-18. sz. AKÖV, ÁFKV, Belsped.

2. Pécsi AKIG: Baranya, Somogy, Tolna és Zala megye. Vállalatok: 21-26. sz. AKÖV.

3. Miskolci AKIG: Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves és Nógrád megye. Vállalatok: 31-34. és 37. z. AKÖV.

4. Szegedi AKIG: Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megye. Vállalatok: 41-44. sz. AKÖV.

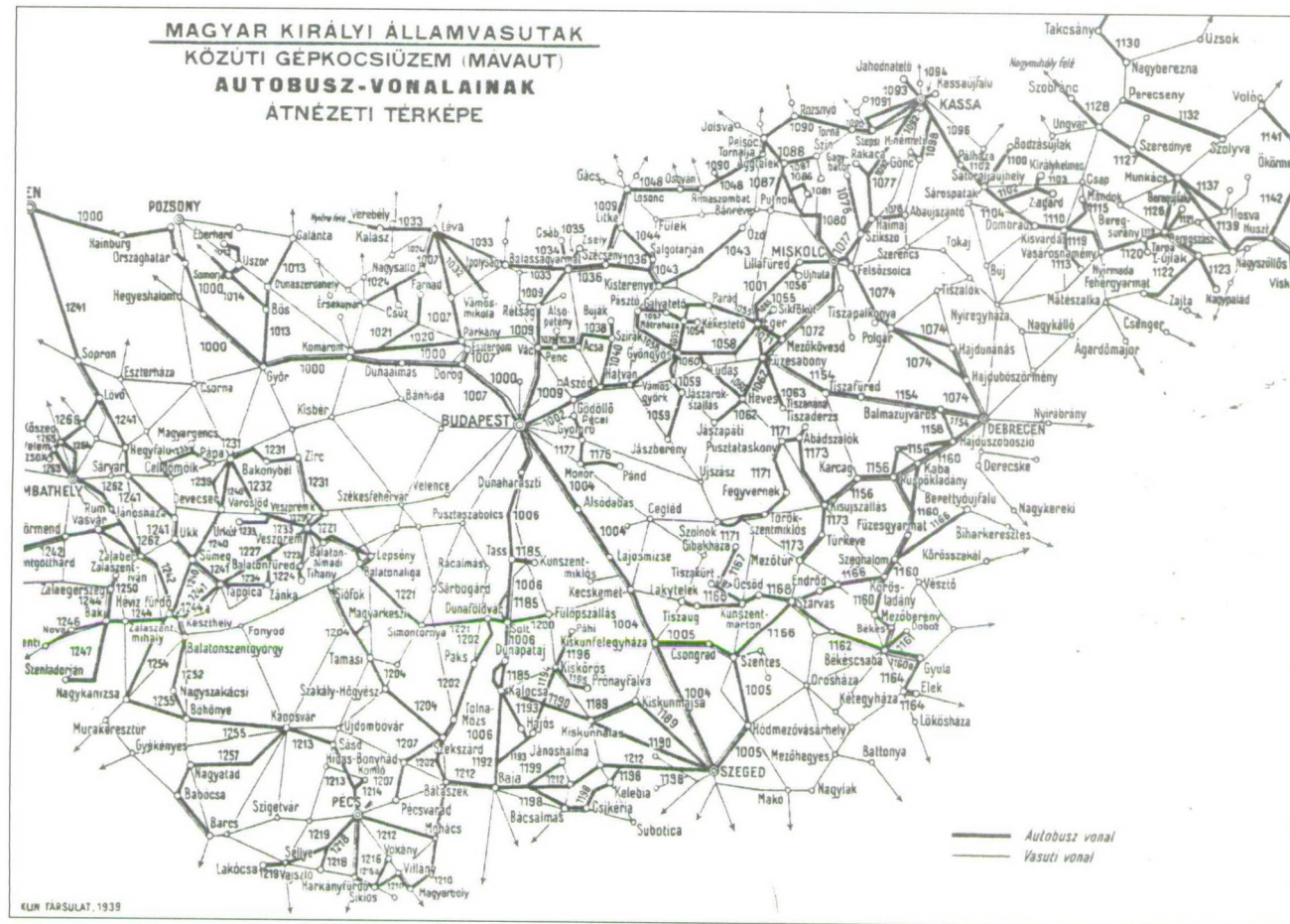
5. Debreceni AKIG: Hajdú-Bihar, Szolnok és Szabolcs-Szatmár megye. Vállalatok: 51-54. sz. AKÖV.

6. Győri AKIG: Győr-Sopron, Komárom, Vas és Veszprém megye. Vállalatok: 60-69. sz. AKÖV.

13. 1962–1964 között a GAFU Vállalatából megalakult a 22. sz. AKÖV és a VSZV-ből a 23. sz. AKÖV. Az Erdőgazdasági Szállítási Vállalatot az 1. sz. AKÖV, a Kecskeméti Városi Autóüzemet, a Kiskunfélegyházai és a Bajai Gépkocsi Vállalatokat a 9. sz. AKÖV, a Szegedi Közlekedési Vállalat autóbuszrészlegét a 10. sz. AKÖV, a Pécsi Közlekedési Vállalatot a 12. sz. AKÖV vette át. 1962. január 1-től az AKÖV-ök székhelyei és számozása: 1. Budapest, 2. Salgótarján, 3. Miskolc, 4. Eger, 5. Nyíregyháza, 6. Debrecen, 7. Szolnok, 8. Békéscsaba, 9. Kecskemét, 10. Szeged, 11. Szekszárd, 12. Pécs, 13. Kaposvár, 14. Székesfehérvár, 15. Veszprém, 16. Zalaegerszeg, 17. Szombathely, 18. Tatabánya, 19. Győr, 20. MÁVAUT Budapest.

14. A közületi gépjárművek üzemeltetésével kapcsolatos szabályokat, rendeleteket az 1973-ban megjelent Gépjármű ügyintézők kézikönyve 439 oldalon tartalmazza, a 3 év múlva megjelent 2. kiadás terjedelme már 893 oldal.

15. A székesfehérvári repülőgép javítóból 1954-ben alakult Általános Mechanikai Gépgyár autóbusz-felépítmények előállításával kezdett foglalkozni. Az első autóbuszok Csepel D350 típusú teherautóalvázra épültek. A plató helyére dobozszerű, zárt kocsiszekrényt szereltek fapados ülésekkel. Ezekkel az autóbuszokkal szállították a bányászokat a munkahelyükre, de iskolabuszként és vegyesjáratú szerelvényként is közlekedtették. A fapados ülésekről nevezte el a köznyelv ezeket az autóbuszokat „fakarusz”-nak. Hasonló felépítménnyel szerelő- és műhelykocsikat is építettek. Saját fejlesztésű autóbuszaikat azért nem tudták legyártani, mert a gyárat 1963-ban átvette az IKARUS, és saját típusának gyártására állította át.



15. ábra
A MÁVAUT autóbuszvonalainak átnézeti térképe 1939-ben



16. ábra
A MÁV hálózati térképe 1942-ben
(Bácskát 1941. április 11-én kapta vissza Magyarország)

MATEOSZ TAGOK
Belvárosi Fuvarvállaló Irodája
 BUDAPEST, IV. ESKÜ-ÚT 6. TELEFON: 189-080
 0.5—10 TONNAIG BÁRMILYEN
 SZALLITÁST VALLALUNK
 PONTOS KISZOLGÁLÁS — JÜTANYOS ÁRAK
 ÁLLANDÓ SZOLGÁLAT

ERZSÉBETVÁROSI MATEOSZ TAGOK
 SZALLITMANYOZÁSI IRODÁJA
 BUDAPEST VII, THÖKÖLY-ÚT 30. SZ.
 FUVAROZÁST VALLALUNK
 AZ ORSZÁG BÁRMELY RÉSZÉRE
 SZAKSZERŰ BÚTOR-, BŐR-,
 DÖSZAG- ÉS ÁRU-SZALLÍTÁS
 SPECIÁLIS VASÁRI FUVAROZÁS
 SZOLGÁLAT NAPONTA 1/7-30-IG
 TELEFON: 225-681, 428-182

KÖBÁNYAI
 MATEOSZ TAGOK FUVARVÁLLALÓ IRODÁJA
 B U D A P E S T,
 X. ZÁLKA MÁTÉ-TER. TEL.: 182-416
 Fél tonnától 10 tonnáig minden-
 nemű fuvarozást vállaltunk. Úgy
 vidéki, mint helyi fuvarozásoknál
 előzetesen, gyors és pontos
 kiszolgálást biztosítunk! TELEFON: 182-416

17. ábra

*A budapesti MATEOSZ
 fuvarvállaló irodák hirdetései
 1948-ban*

VOLÁN
 darabáru fuvarozás
HÁZTÓL—HÁZIG
 a darabáru szolgálati hellyel nem renedelkező
 helyiségekben is megrendelhető
LEVELEZŐLAPON
 a szükséges felvilágosítást megadja
 a helyi postahivatalban működő
DARABÁRU TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT

19. ábra

*A darabáru-fuvarozás
 a Volánnak mindenki által
 igénybe vehető szolgáltatása*

I. ÉVFOLYAM, I. SZÁM

HIVATALOS
AUTÓBUSZ MENETREND
 A MAGYARORSZÁGI AUTÓBUSZJÁRATOK HIVATALOS MENETRENDJE
 SZEMÉLY- ÉS POGGYÁSZDÍJSZABÁSI TÁJÉKOZTATÓ

NYÁRI KIADÁS
 ÉRVÉNYES 1956. JÚNIUS 3-TÓL SZEPTEMBER 29-IG

18. ábra

*A II. világháború után, 1947. május
 4-én adták ki az első hivatalos menet-
 rendkönyvet, amiben a vasút-, a hajó-,
 a légi- és autóbusszjáratok menetrendje
 az összes utazással kapcsolatos infor-
 mációval együtt*

*320 oldalon volt megtalálható.
 1956-ban jelent meg először önálló
 kötetben az autóbussz menetrend,
 ami 432 oldalon tartalmazta
 az összes információt.*

*Az autóbussz-közlekedés fejlődését
 mutatja, hogy 1970-től már 3 kötetben
 jelent meg a menetrend, azok 350, 744
 és 672 oldalasak voltak.*

**FRISS FŐZELÉK-,
 ZÖLDSÉG-,
 GYÜMÖLCS-küldeményelt
 gyorsan és pontosan a
 VOLÁN „ZÖLD DARABÁRUS” JÁRATAI FUVAROZZÁK**

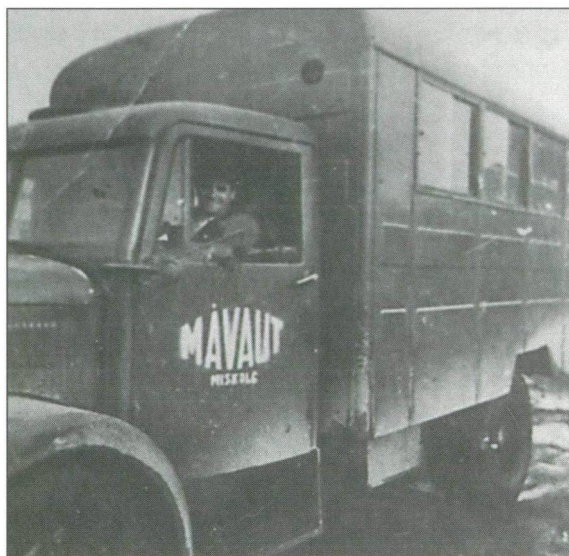
20. ábra

*Speciális szolgáltatást nyújtottak
 a „zöld darabárus” járatok*



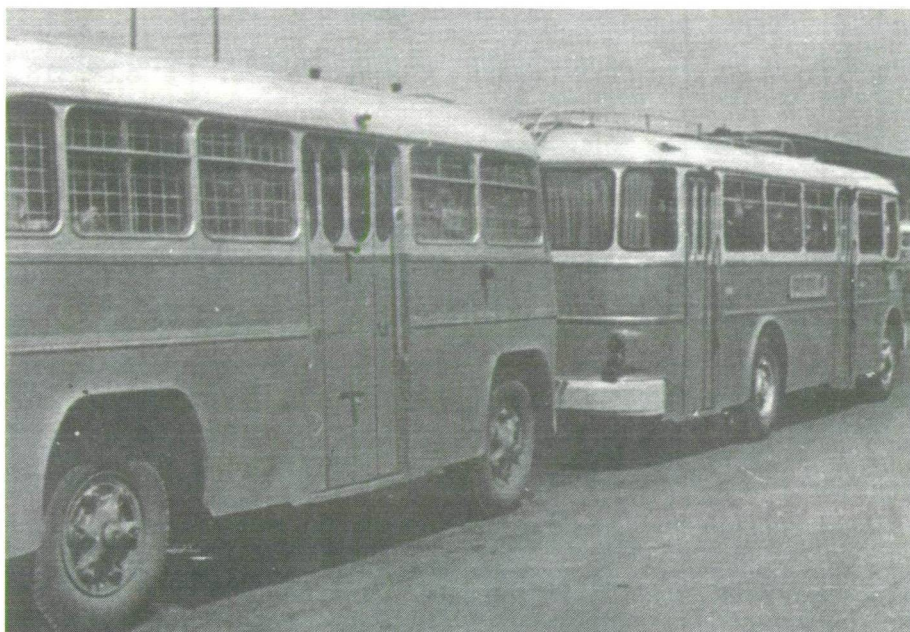
21. ábra

A Hungarocamion Skoda gyártmányú ponyvás szerelvénye az 1960-as évek végén



22. ábra

Az 1950-es évek közepén megjelent „fakarusz”-ok a ponyvás, pados teherautókhoz viszonyítva modern autóbuszok voltak



23. ábra

A csuklós autóbuszok térhódításával a kisebb forgalmú vonalakon az átalakított autób~~us~~z-pótkocsikkal darabárut fuvaroztak

Év	Autóbusz /db/	Papados és bódés /db/	és gk. Helyközi járatok vonalhossza /km/	Tehergépkecsi /db/	Szállított áru /1000 t/
1950	413	70	12 190	1 589	5 001
1955	976	1 098	15 098	3 621	15 726
1960	2 264	1 063	19 551	8 455	43 894
1965	4 216	136	21 841	14 441	88 196
1968	4 746	7	23 055	15 171	98 494

24. ábra

A közhasználatú autóközl~~e~~kedés főbb adatai

*A közlekedésrendészetről,
a közúti közlekedés szabályozásáról és szervezéséről*

Az előző részben bemutattuk a közlekedés szerepét és körülményeit a második világháború alatt, valamint a háború után az újraindítás nehézségeit és a fejlődés folyamatát. A megváltozott társadalmi-gazdasági életben a közlekedés szervezése és irányítása is sajátos fejlődési folyamaton ment át. Ebben a részben ezeket a lényegesebb intézkedéseket tekintjük át.

Budapest főkapitánya 1945. szeptember 12-én 18002/1945. sz. rendeletével a főkapitányság bünyügyi osztálya sérülési csoportjának keretében baleseti helyszínelő csoport felállítását rendelte el, és utasította a gépkocsi-osztály vezetőjét, hogy a csoport részére a felmerülő szükségletek szerint egy gépkocsit bocsásson rendelkezésre. A baleseti helyszínelő csoport 1946. június és július hónapban 160 esetben vonult ki sérüléssel járó balesethez. A balesetekben 31 személy meghalt, 30 életveszélyes, 150 pedig súlyos sérülést szenvedett. Hatvan esetben gyalogost ütöttek el a járművek.

Az Ideiglenes Nemzeti Kormány 1945. szeptember 20-án kelt 8490/1945. sz. rendeletével kimondta, hogy "Nagy-Budapesten a rendőrhatalom teendőket és a végrehajtó szolgálatot a magyar államrendőrség budapesti főkapitánysága látja el." A közlekedést ellenőrző őrszemélyzet feladata a gyalogosok közlekedésére, a villamosokra történő kapaszkodásra, a le- és felugrálásra, valamint a kérekpárosokra terjedt ki (25. ábra).

1945. szeptember 27-én ünnepélyes keretek között adták át az Oktogon téren az első forgalomirányító lámpát, amit egy szovjet őrnagy azért nem engedett üzemeltetni, mert a szovjet katonai járművek vezetői a zászlóval történő irányítást ismerték, és félt az esetleges balesetektől (26. ábra). A közlekedési őrhelyek száma viszont folyamatosan növekedett, 1946 nyarán még harminc, 1947 júniusában harminchat, novemberben negyvenkettő, 1949 májusában már hatvanhárom őrhelyen irányította és ellenőrizte közlekedési rendőr a forgalmat (27. ábra).

Az 1945. december 19-én kelt, 155 000/1945. BM rendelettel született meg a gépjárművek és a gépjárművezetők nyilvántartásba vételének szabályozása. Ez a rendelet az ország területét 23 gépjárműkerületre osztotta. 1946. március 1-jétől csak olyan személy vezethetett közhasznátú gépjárművet, aki vizsgát tett az Országos Gépjárműügyi és Közúti Közlekedésrendészeti Bizottság (OGKB) által kijelölt bizottság előtt.

1946-ban megkezdődött a rendteremtés a gépjárművek körében. A közlekedésügyi miniszter a belügyminiszterrel egyetértésben adta ki 53000/1945. /1946. I. 21./ KM sz. rendeletét a közúti forgalomban résztvevő gépjárművek és pótkocsik megvizsgálására, új forgalmi engedéllyel, igazolólappal és rendszámtáblával való ellátására, valamint a gépjármű jogos és valóságos üzemben tartójának megállapítása céljából.

Az 1946. december 5-én kelt, 608 400 sz. belügyminiszteri rendelet a gépjárművezetői engedélyek felülvizsgálatáról intézkedett. A rendelet végrehajtását 1947. június 1-jén kezdték meg. A rendelet a gépjárművezetői jogosítvány további érvényességét a rendőrhatóságnál kiváltott „Igazolólap”, illetve „Kiegészítőlap” meglétéhez kötötte.

Az 1946. december 24-én kelt, 535 420/1946. sz. rendeletével hozta létre a belügyminiszter négy alosztállyal az Igazgatási Rendészeti Ügyosztályt. A gépjárműveket, a gépjárművezetőket és az autótaxi állomáshelyeket az Igazgatási Rendészeti Törzsalosztályon tartották nyilván. A gépjárművek darabszáma rohamosan növekedett. 1947. január 1-én már 18900 nyilvántartott gépkocsi volt a fővárosban. A közlekedésrendészeti szakterület fejlesztése érdekében 1947-ben a BRFK Igazgatási Rendészeti Ügyosztályon belül létrehoztak egy 30 fős közlekedési ellenőrző részleget.

1947 májusában a nemzetközi gépjármű-okmányok kiállítását a 318 100/1947. /V. 12./ BM sz. rendelettel újból szabályozták. A nemzetközi gépjárműforgalmi engedélyt és nemzetközi vezetői igazolványt a Köztársasági Magyar Automobil Club a magyar államrendőrség budapesti főkapitánysága vezetőjének mint gépjárműkerületi elsőfokú rendőrhatóságnak láttamozása mellett állította ki, és egyidejűleg az állami jelzőtáblát is kiadta.

A belügyminiszter 1947. augusztus 14-én adta ki a városok és a

községek csendjének fokozott biztosítása tárgyában a 323 600/1947. BM sz. rendeletét. A belügyminiszter az érdekelt miniszterekkel egyetértésben a következőket rendelte el:

(Kivonat)

1.§

1. Városok és községek lakott területén levő nyilvános helyen és általában minden olyan helyen, amely a közönség által megközelíthető (közterületen, nyilvános előadásra szolgáló helyiségben, nyilvános étkező és szórakozó helyiségben, személyszállító járművön, középületek, bérházak folyosóin, lépcsőházaiban és udvarán, továbbá magánházak udvarán, stb.) a nyugalomra zavarólag ható és kellő gondossággal elkerülhető zajt okozni tilos.

2. Az 1. bekezdésben foglalt tilalomba ütközik különösen a városok és a községek területén levő nyilvános helyen:

a) hangos reklámkészüléknek engedély nélküli használata, nyitott ajtó vagy ablak mellett köznyugalmat háborító módon rádiózás, zenélés, éneklés;

b) jégnek, szénnek törése, továbbá fának rendőrhatóság engedélye nélküli fűrészelése vagy aprítása;

c) árucikknek és sajtóterméknek versengő ordítással kínálása;

d) fel- és lerakodásnál a rakomány elkerülhető zajjal dobálása;

e) teherrakománynak (ládák, vasrudak, tejeskannák, tüzelőanyagok stb.) megerősítéssel elkerülhető zajt okozó módon szállítása;

f) lármával járó ipari tevékenység folytatása;

g) az úttestnek jármű- vagy gyalogosforgalomra rendelt részén lármás játék űzése (labdarúgás, görkorcsolyázás stb.);

h) vasúti járművek közlekedésénél a vasúti jelzési utasításban megálapított jelzéseken kívül, valamint a vasúti járművek közlekedésénél – veszély esetét kivéve – hosszantartó hangjelzés (tülkölés, csengetés, sípolás, fülsértő szirénabúgás stb.)¹;

i) a jogszabályban meghatározott eseteket kivéve éles síp vagy füttyülés;

j) igavonóállatoknak hangos kurjongatással való biztatása, nyikorgó kerék és fékberendezéssel közlekedés;

k) általában akár emberi hanggal, akár hangszerrel vagy más eszköz-

zel történő és köznyugalmat bármilyen módon zavaró lárma okozása.
3. Az 1. bekezdésben foglalt tilalomba ütközik továbbá este 10 és reggel 7 óra közötti időben a városok és községek lakott területén levő nyilvános helyen:

a) rendőrhatalósági engedély nélkül zajos munkák végzése, zajjal járó rakodás, szállítás; ...

d) járművek ajtajának csapkodása és a járművezetők egymással vagy a közönséggel lármás társalgása; ...

3.§

1) Városok területén levő gyárakban és ipartelepeken - veszély esetét kivéve kürttel vagy szirénabúgással jelzéseket adni tilos;...

9.§

1. A családfők, gyámok és felügyelők kötelesek gondoskodni arról, hogy a felügyeletük alatt álló gyermekek a rendelet rendelkezéseit és tilalmait megtartsák...

10.§

1. A közúti forgalomba a csend és a nyugalom biztosítása érdekében:

a) a gépjárművezetőknek városokban a kézikürtön kívül csak a kézikürt hangjánál nem erősebb (tompított) hangú villanykürttel szabad hangjelzést adni;

b) városokban a rendőrhatalóság által megállapított főútvonalakon – közvetlen veszély esetét kivéve – gépjárművezetőknek hangjelzést használni tilos. Ezt a tilalmat a rendőrhatalóság más útvonalakra is kiterjesztheti;

Az a-b pontokban felsorolt rendelkezések nem vonatkoznak a közbiztonsági szervek, tűzoltók, mentők gépjárműveire, a közhasználatú gépjármű-vállalatok rendszeres vagy idegenforgalmi járatot lebonyolító autóbuszaira.

c) lakott területen éjjel 10 órától reggel 7 óráig kürtjelzést egyáltalán tilos használni. Ez a rendelkezés a szolgálatban levő mentő- és tűzoltójárművekre nem vonatkozik;

d) gépjárművel az elkerülhetetlenül szükségesnél nagyobb zajt okozni, továbbá lakott területen a robbanómotorral hajtott gépjárműből az égési terméket hatásos és ki nem kapcsolható hangtompító kikerülésével a szabadba bocsátani, végül a motort nagy fordulatszámmal üresen huzamosabb ideig járatni (túráztatni) tilos;...

11.§

Amennyiben a cselekmény súlyosabb büntetőrendelkezés alá nem esik, a kihágást elkövető személy (gyermek elkövető esetén a család-fő, gyám vagy felügyelő) 15 napig terjedő elzárással büntetendő...

1947. október 14-én kelt 329 000/1947. BM sz. rendelettel alakult meg a Közlekedési Balesetvédelmi és Gépjármű-sportfejlesztési Tanács, amelynek feladatául írták elő a „közlekedési balesetek elleni védekezés fejlesztését, valamint a gépjárműversenyek színvonalának emelése érdekében történő tanácsadást és ismeretterjesztést” is. 1949-ben a forgalomellenőrök 83197 intézkedést hajtottak végre. Ez év tavaszán már hangszóróval felszerelt gépkocsi járta a főváros utcáit, és figyelmeztette a tilosban járó vagy szabálysértés elkövetésére készülő közlekedőket. Budapest utcáin fényképes plakátok is megjelentek, amelyek felhívást intéztek a gépjárművezetőkhez, a lófogatú járműhajtókhoz, a kerékpárosokhoz és a gyalogosokhoz, hogy saját érdekükben is tartsák be a közlekedési szabályokat.

1950-ben a BM Közrendészeti Főosztályán belül 12 fővel létrehozták a Közlekedésrendészeti Alosztályt, május 27-én pedig a budapesti főkapitányság keretén belül a Közlekedésrendészeti Osztályt, amely a szakterületeknek megfelelően alosztályokra tagozódott. A közlekedési ellenőrzési és szervezési alosztály feladata volt a közúti közlekedési rendészeti teendők ellátása, a közúti közlekedési rendészeti szolgálat ellátásának irányítása és ellenőrzése, a személy- és áruszállítás eszközeinek és közegeinek a közbiztonság és köztisztaság, valamint a lakosság jogos igénye szempontjából való ellenőrzése, a közúti közlekedési állapotokról és a közúti forgalomról adatok gyűjtése, közhasználatú járművek állomáshelyének kijelölése, az ezekre vonatkozó szabályok megtartásának ellenőrzése, a főváros közúti közlekedésének megjavítása érdekében javaslatok előterjesztése.

A Műszaki ellenőrző alosztály feladata a gépjárművek műszaki karbantartásának és a gépkocsiszínek (garázsok, műhelyek) ellenőrzése.

A Gépjármű alosztály feladata a gépjármű-ügyek, gépjárművezető-ügyek és az ezzel kapcsolatos nyilvántartások vezetése.

A Közlekedési baleseti helyszínelő alosztály feladata a közúti közlekedési balesetek helyszínének felvétele, helyszínvázlatok elkészítése, közúti közlekedési balesetekről statisztikai adatgyűjtés.

A Közlekedésrendészeti Osztály létrehozásával történt meg elő-

ször Budapesten, hogy a közúti közlekedésrendészettel kapcsolatos csaknem valamennyi feladatot egységes szervezetbe és irányítással összpontosították.

1950 végén jelent meg a belügyminiszter és a közlekedés- és postaügyi miniszter 2500/1950 /XII. 1./ BM sz. rendelete, amely az első, 1930 óta érvényben lévő KRESZ után jelent meg, és a közlekedésrendészeti jogszabályokat egységes rendszerbe foglalta. Ebben a KRESZ-ben a gépjármű-kerületek megegyeztek a megyék területével. Megváltozott a gépjárművezetői igazolvány, a forgalmi engedély és a rendszám-tábla. Az új KRESZ hat részből, 217 paragrafusból állt, és 51 féle közlekedési jelzőtáblát rendszeresített. Alkotói figyelembe vették a megváltozott közlekedési viszonyokat is, ezért a gépjárművek maximális sebességét lakott területen "fúvott" gumiabronccsal 40 km/ó-ban, megterhelt pótkocsit vontató sebességét 30 km/ó-ban, tömör gumiabroncsú gépkocsi sebességét 20 km/ó-ban határozták meg.

Az Országos Automobil Bizottság munkakörét (típusvizsgálat, rendszám-táblával való ellátás, gépjárművek műszaki vizsgálata stb) a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közületi Gépjármű csoportja (KÖZGÉP) vette át. Ez a KRESZ volt a legrövidebb ideig hatályban.

1951-ben az ország gépjárműállománya meghaladt a nyolcvanezeret, és azok többsége a fővárosban közlekedett. A gépjárműállomány és a közúti forgalom növekedése mellett nem változott sem az úthálózat, sem az utak átbocsátó képessége. Ez a körülmény nagyon megnehezítette a rendészeti feladatokat a forgalom zavartalanságának biztosítása és a balesetek visszaszorítása tekintetében.²

1952-ben a közlekedésrendészet szervezete és létszáma ismét jelentősen megváltozott. A BRFK Közlekedésrendészeti Osztály rendszeresített létszámát 500 főben állapították meg. Az Osztály felépítését és feladatkörét a június 11-én kelt 00275/1952. BM IV. ÜCS sz. rendelet szabályozta. A szervezeten belül volt:

a) Forgalomirányító alosztály. Szervezte és irányította a forgalomirányító szolgálatot, és biztosította a forgalom zavartalanságát. Elbírálta Budapest területén a forgalomirányító őrhelyek felállítását és megszüntetését. Biztosította a forgalom zavartalanságát nagyobb rendezvényeknél, fogadásoknál, sporteseményeknél. Gondoskodott a forgalomirányító szakkáderek utánpótlásáról és neveléséről.

b) Közlekedési és műszaki ellenőrzési alosztály. Az alosztály közlekedést ellenőrző csoportja biztosította Budapest területén a közlekedés rendjét, és állandóan ellenőrizte a közlekedésben résztvevő gépjárműveket, valamint a személy- és áruszállítás jogosságát és szabályszerűségét. Rendeletet adott ki a közlekedés megjavítása érdekében.

A garázs és gépjárművek műszaki ellenőrzését végző csoport ellenőrizte Budapest területén az összes garázst és telephelyet abból a szempontból, hogy az ott levő gépjárművek az előírt műszaki követelményeknek megfelelnek-e. Ugyanezen helyeken ellenőrizte a tűzrendészeti szabályok betartását. Részt vett a társaskocsik, villamosok és mozdonyok műszakrendőri bejárásán.

A helyszínelő és balesetvizsgáló csoport helyszínrajzot készített a közlekedési balesetekről és elkészítette a balesetek okára vonatkozó nyomozati jelentést. Vizsgálatot folytatott a balesetek körülményeinek és okainak megállapítása érdekében.

c) Agitációs és propaganda alosztály. Az alosztály a Belügyminisztériumtól kapott szempontok alapján szervezte és irányította Budapest területén az agitációs és propagandamunkát. Propagandaanyagot gyűjtött a balesetek elhárításának elősegítésére és ezeket az anyagokat üzemekben, gyárakban és tömegszervezetekben ismertették. Ebben a munkában szorosan együttműködött a társhatóságokkal és a tanácsokkal. Irányította és ellenőrizte a kerületek közlekedését javító propagandamunkát.

d) Vizsgáztató, nyilvántartó és statisztikai alosztály. Feladata volt az érvényben lévő rendeletek és a Belügyminisztériumtól kapott utasítások és irányítás alapján a gépjárművezetők és a gépjárművek vizsgáztatása. Nyilvántartotta a Budapest területén levő összes gépjárművet és gépjárművezetőt. A változásokat a nyilvántartásokon átvezette, kezelte és kiadta a budapesti kapitányság területén levő gépjárművek rendszámtábláját. Gyűjtötte és rendszerezte a közlekedési balesetek adatait, és statisztikai kimutatást készített a felsőbb szervek részére. A statisztikai adatok alapján megállapította a soron következő feladatokat, és azokat az illetékes osztályok részére megküldte. Ezzel a szervezeti felépítéssel minden közlekedésrendészettel összefüggő munkakör és feladat egységes irányítás alá került, és kisebb módosításokkal évekig megmaradt.

1952-ben Budapesten számos közlekedésszervezési intézkedés

történt. Közel 3000 méter lánckorlátot állítottak fel a gyalogosok közlekedésének szabályozására, 19 fontosabb útkereszteződés, útvonal és tér forgalmát rendezték, szabályozták a forgalmat a Nyugati pályaudvar és a Margit híd között, stb. A forgalomirányító rendőrök munkájának biztosítása és egészségének védelme érdekében tíz nagy forgalmú útkereszteződésben magasított forgalomirányító őrhelyet állítottak fel (28. ábra).

Javult az agitációs és propagandamunka is. 1952-ben több mint ezer előadást tartottak a budapesti üzemekben és iskolákban. A gyalogosan közlekedők részére nyolcoldalas képes brossúrát adtak ki. A főváros négy forgalmas útkereszteződésében utcai hangosbeszélőt működtettek. A Közlekedésrendészeti Osztály és a Fővárosi Tanács két alkalommal összesen 65000 forint jutalmat és oklevelet osztott ki a balesetmentesen közlekedő gépkocsivezetők között.

1952 decemberében már 162 nő dolgozott a Forgalomirányító Alosztályon (29. ábra).

1953-ban megszüntették a központi rendőri büntetőbíráskodást, és ezt a hatáskört áttették a Közlekedésrendészeti Osztály hatáskörébe. Ekkor hozták létre az osztályon a Központi Közlekedési Bírságoló Csoportot. 1953-ban 2995 közúti baleset volt, 478-al kevesebb, mint az előző évben, ami annak is betudható, hogy ebben az évben a BRFK Közlekedési Osztálya és a KPM Autófelügyelet a balesetek számának csökkentése érdekében felhívással fordult a fővárosi közlekedési és szállítási vállalatokhoz, és „*Vezess baleset nélkül!*” elnevezéssel versenymozgalmat hirdettek meg a gépjárművezetők körében. A mozgalomhoz az első évben tizenegy vállalat csatlakozott, és évről évre nőtt a csatlakozók száma.

Az 1/1953./XII.4./ BM sz. rendelet (KRESZ) 1954. február 1-én lépett hatályba. Három év elteltével az újabb KRESZ bevezetésére azért került sor, mert 1953 végén már közel négyszer annyi teherautó és közel ötször annyi autóbusz közlekedett az országban, mint 1938-ban, és a járművek is jelentős technikai változáson mentek keresztül. (Nagyobb sebességű és teljesítményű gépjárművek kerültek forgalomba.)

Az új KRESZ két részre tagozódott. Az I. rész a közúti közlekedés általános rendelkezéseit kilenc fejezetben, 130 paragrafusban foglalta össze, a II. rész a vegyes rendelkezéseket három fejezetben

és 16 paragrafusban tartalmazta. Változás volt az is, hogy a rendszám táblákat nem a KPM, hanem a BM készítette el, és ő is rendelkezett velük. A közlekedési táblák száma 17-tel több, 59 lett. Az új jogszabály a balesetek elleni küzdelem szellemében a közlekedés gyorsabbá és forgalmasabbá tételére törekedett.

Ennek érdekében történtek például az alábbi módosítások is: a főútvonalon várakozni csak abban az esetben volt szabad, ha a közelben nem volt alacsonyabb rendű betorkoló útvonal. Országos főútvonalra történő ráhajtásnál a járművel meg kellett állni. Országos főútvonalon tilos volt állatot hajtani.

A városi főútvonalaknál a betorkoló mellékutcák felől megállást jelző sáv alkalmazását írták elő. Lakott területen a teherautók sebességét 23.00–04.00 óra között 50 km/óra-ra növelték. Az új jogszabály fokozottabb mértékben alkalmazta az úttesten a sávozásokat, a kijelölt gyalogátkelőhelyeken a gyalogosoknak adott áthaladási elsőbbséget. Megszűnt a követési távolság méterben történő megadása. Megszűnt a sokféle megkülönböztető jelzés, kizárólag a sziréna és a tűzoltókoszknál a riasztócsengő maradt meg. A reflektorozásra szigorúbb szabályokat írt elő, a kerékpár fénye is csak 30 méterre vetíthetett előre. Állati erővel vont járművet piros prizmával kellett felszerelni, a motorkerékpárokat hátsó világítással kellett ellátni.

A Közlekedésrendészeti Osztály 1955 augusztusában hét új oldalocsis motorkerékpárt kapott, és így naponta 16-17 motoros járőr végezte az ellenőrzést a főváros területén (30. ábra). Rendszeressé váltak a garázsellenőrzések is. Havonta 80-85 esetben végeztek utcai műszaki ellenőrzést, és több mint harminc féle plakátot és szórólapot adtak ki kétféle példányban. A bírságot a csoport munkája duplájára emelkedett. Nagy gondot jelentett, hogy a gépjárművek 1951 óta nem vettek részt műszaki szemlén, és a rendszám táblák gyártása is szünetelt. Már nem is adtak ki rendszám táblát, hanem azt a gépjármű tulajdonosa készítette el, amiből nagy káosz lett.

1956. január 26-án jelent meg 1009/1956. sz. minisztertanácsi határozat, amely előírta „*a közúti közlekedés rendjének fokozottabb biztosítása érdekében külön társadalmi ellenőrző csoportot kell létrehozni.*” Ez az önkéntes rendőri csoportok szervezéséről szóló 1066/1955./VII. 27./ MT sz. határozat kiegészítése volt. A társadalmi ellenőri csoportokat az ORK Vezető 20-471/1956. sz. végrehaj-

tási utasítása alapján a közlekedési osztályok szervezték. Egy csoport 8-10 közlekedési szakemberből állt, akik egy tiszt vagy tiszthelyettes irányítása alatt ellenőrizték a közlekedési szabályok betartását, ismertették a közlekedési szabályokat, közös razziákon, garázsellenőrzéseken vettek részt, sport és más rendezvények biztosításánál segítettek, a baleseti helyszínt biztosították a rendőr kiérkezéséig, stb. 1956 második felében több intézkedés történt a közlekedésrendészeti ügyintézés egyszerűsítésére. Az ORK Közlekedésrendészeti Osztálya több munkaterületet leadott fővárosi kerületi és megyei közlekedésrendészeti hatáskörbe. Ilyen volt például az ideiglenes igazolólapok és próbarendszámablák kiadása, alkatrészekből összeállított motorkerékpárok vizsgára bocsátásának engedélyezése, a külföldi gépjárművezetői igazolvány érvényesítése, műszakrendőri helyszíni bejárásokon való részvétel, a gépjármű méretein túl terjedő vagy a megengedettnél nagyobb súlyú rakományok szállításának engedélyezése, stb.

A Fegyveres Erők Minisztere 5006/1956./XII. 3./ sz. rendeletével elrendelte:

(Kivonat)

1.§ 1956. december 15-e és 1957. január 30-a között valamennyi gépkocsit (személy- és teherautót, autóbuszt, valamint különleges gépjárművet) felül kell vizsgálni.

2.§ A felülvizsgálat során a jogosan üzemben tartott gépkocsikat új orosz-magyar nyelvű igazolólappal és a gépkocsi szélvédőjének jobb oldalán elhelyezett felülvizsgálati bélyeggel kell ellátni...

6.§ 1957. január 30-a után csak olyan gépkocsival lehet a közúti forgalomban részt venni, amely új igazolólappal és felülvizsgálati bélyeggel van ellátva. A felülvizsgálati bizottság egy rendőrtisztból és egy műszaki szakemberből állt.

1957 közepére már kialakult a viszonylagos közlekedési rend a fővárosban, de a forgalom növekedésével egyre több baleset történt. 1957-ben 3295 közlekedési baleset volt, 215 személy életét veszttette, 1471 pedig súlyosan sérült.

1957. június 15-től a 15649/1957. sz. BM közbiztonsági főosztály-vezetői rendelkezéssel megszüntették a kerékpárok bejelentését és nyil-

vántartását. A 8/1957. sz. kormányrendelet és ennek végrehajtásáról szóló 2/1957. KPM. Sz. rendelet szabályozta az állami járművek üzemben tartását. A BRFK vezetőjének 220-320/1957./IX. 16./ sz. rendelete október 1-étől megtiltotta Budapest közigazgatási területén a gépjárművek hangjelzését (tülkölést, villamoscsengetést) és ki-tiltotta a főváros területéről (néhány peremkerületi rész kivételével) a traktorokat.

Az 1/1958./IX. 2./ BM-KPM sz. együttes rendelet szerint a köz-úti forgalomban részt vevő gépjárműveket új rendszám táblával és forgalmi engedéllyel kellett ellátni, és ezzel egy időben műszaki meg-vizsgálásukat is végre kellett hajtani. A vállalatoknál a telephelyen cserélték a rendszám táblát, a magánjárműveknél több bizottság vé-gezte a cserét. Összesen 44 192 gépjárművet rendszámoztak át, és műszaki hiba miatt 3190 gépjárművet vontak ki a forgalomból. A gépjárművezetői engedélyek cseréje során 78226 vezetői igazol-ványt adtak ki.

A Közlekedést és Gépjárműveket Ellenőrző Alosztályon egész Bu-dapest területére kiterjesztették a területfelelősi szolgálatot, amely nagyobb lehetőséget biztosított a megelőző munkára, mint a koráb-bi útvonal ellenőrzési rendszer. 1959 végén a területfelelősök mun-káját már 365 társadalmi ellenőr segítette, és megkezdték önkéntes rendőri csoportba szervezésüket. Ebben az évben tíz új BMW mo-torkerékpárt kapott az alosztály. 1959-ben 28-30 ór helyen irányí-tották a forgalmat. Számottevő propaganda és felvilágosító munka is folyt. Közel egymillió példányban adtak ki különböző propagan-daanyagot a gépkocsivezetőknek, lovashajtóknak, motorosoknak, gyalogosoknak, gyermekeknek, és 2236 előadást is tartottak. A *“Vezess baleset nélkül!”* mozgalomban már a 32 legnagyobb gép-járműparkkal rendelkező vállalat is részt vett.

1959. június 15-től a főkapitány 29/1959. sz. rendeletével korlá-tozta, illetve megtiltotta a főváros forgalmasabb területein a teher-gépkocsik, lovaskocsik, kézikocsik és teherhordó triciklik forgalmát.

1959. július 1-én lépett életbe a 30/1959./V. 10./ sz. kormányren-delet a gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról. Ezzel meg-szűnt az addig fennálló önkéntes szavatossági biztosítás.

Az 1960. esztendő fordulópont volt a balesetmegelőzési munká-ban. Június 1-én Budapest Fővárosi Tanácsa kibővített végrehajtó

bizottsági ülést tartott, amelyen részt vett a Budapesti Rendőrfőkapitányság, a KPM, valamint az Ipari és Közlekedési Állandó Bizottság képviselője. Ezen az ülésen fontos határozatok születtek egy átfogó balesetmegelőzési intézkedési terv kidolgozására. A munkabizottság nagy vitát folytatott a tartalmi és a formai kérdésekről. A viták során jött létre a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács, ami a főváros közlekedési vállalatait és azok szerveit, intézményeit, valamint társadalmi szerveit tömörítette magába. A FKBT a rendelkezésre álló szervezeti, anyagi és egyéb eszközökkel a lakosság különböző rétegei között a balesetek megelőzéséért tájékoztató, propaganda, oktató és nevelőmunkát fejtett ki.

1963. január 1-én új KRESZ lépett életbe. A Közlekedésrendészeti Osztály egyik fő feladata volt a főváros új közlekedési rendjének kialakítása, az új KRESZ ismertetése a lakossággal és a személyi állománnyal. Az új KRESZ szerkezeti felépítése a nemzetközi gyakorlatot követte, és tovább javította a megfogalmazások közérthetőségét. Az első rész a közlekedésrendészeti hatóságok jogkörét rögzítette, a második rész a közúti forgalom rendjét kilenc fejezetben határozta meg, a közúti jelzőtáblák és útburkolati jelek száma pedig 158-ra (!) emelkedett. A sorompók létesítésével kapcsolatban meghatározta, hogy hol kell sorompót felállítani, és bevezette a fénySOROMPÓ alkalmazását. Részletesen szabályozta a gyalogosok átkelésének rendjét és a párhuzamos közlekedést. Közérthetően meghatározta a jobbkéz-szabályt: mindig a jobbról közlekedő járműnek van elsőbbsége. A személygépkocsik sebességét lakott területen belül maximum 60 km/óra, lakott területen kívül 70 km/óra emelte, a motorkerékpárosok sebessége – ha a motoros és utasa bukósisakot nem viselt – 60 km/óra lehetett. Ez a KRESZ írta elő először, hogy a kerékpárokat elől és hátul ki kell világítani, és megtiltotta, hogy a kerékpárokat lámpa nélkül hozzák forgalomba.

A baleseteket növekvő számának visszaszorítására a közlekedésrendészet jelentős erőfeszítéseket tett, de a megnövekedett feladatok a korábbinál nagyobb apparátust és minőségileg alkalmasabb technikát igényeltek. A motorizáció gyors ütemű fejlődése arra készítette a kormányt, hogy határozatot hozzon a forgalombiztonság feltételeinek biztosítására és a közlekedésrendészeti tevékenység fejlesztésére. A kormányhatározat alapján jelent meg a belügyminiszter

0017/1963. (VIII. 12.) sz. parancsa a BM Közlekedésrendészeti Csoportfőnökség felállítására, amely négy alosztályt: Közlekedésszervezési, Forgalomellenőrző, Folyam- és Légiközlekedési és Közlekedési Nyilvántartó osztályt foglalt magában. A csoportfőnökség felállításával megszűnt a BM Közlekedésrendészeti Osztály és ezen belül a Légirendészeti kapitányság is. A csoportfőnökség 1964. január 1-én kezdte meg munkáját, feladata volt a minőségileg és mennyiségileg megnövekedett közlekedésrendészeti munka országos szervezése, összefogása, irányítása és ellenőrzése. A közlekedésrendészeti szervek módosításáról az 1963. december 3-án kelt 008/1963. sz. belügyminiszter-helyettesi parancs rendelkezett. Budapesten a Közlekedési Osztály helyett megalakult a BRFK Közlekedésrendészet, aminek Közlekedésszervezési, Forgalomellenőrző, Forgalmirányító és Baleseti Helyszínelő és Vizsgáló Osztálya volt. Ezzel a szervezeti intézkedéssel a gépjárművek és a gépjárművezetők országos nyilvántartása a BM Közlekedési Nyilvántartó Osztály hatáskörébe került, a Központi Közlekedési Bírságoló Alosztályt pedig a BRFK Igazgatásrendészeti Osztályához csatolták.

A Közlekedésszervezési Osztályon belül Forgalmiszervezési, Megelőző és Propaganda, Gépjármű és Gépjárművezető Nyilvántartó Alosztályt hoztak létre. 1965 augusztusától az új járművek vizsgáztatása a MERKUR Vállalatnál központilag történt, ami jelentős megtakarítást jelentett a közlekedésrendészetnek.

Az országgyűlés által 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció kedvező légkört teremtett a technikai haladásból adódó feladatok megoldásához.

A fővárosban a forgalomtechnikai berendezések fejlesztése javult. 1969-ben 66 ponton állandó, 30 helyen pedig ideiglenes jelleggel működött rendőrlámpa vagy karos forgalmirányító rendőr. A forgalmi rendet közel 12 ezer jelzőtábla és 36 ezer m² útburkolati jel biztosította.

A gépjárművek számának gyors növekedése, a közúti forgalomban való biztonságosabb részvétel érdekében a 2/1969./II. 27./ KPM sz. rendelet újból szabályozta a gépjárművezetők képzésének módját és a gépjárművezetői vizsgák rendjét. A rendelkezés értelmében a vizsgáztatást a KPM szabályozta, a rendőrség pedig a vizsgabizonyítványok alapján állította ki a vezetői engedélyeket, illetve érvényesí-

tette a megfelelő járműkategóriára.

A 42/1970./X. 27./ Korm. sz. rendelet intézkedett a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának bevezetésére. A jogszabály értelmében 1971. január 1-étől a Magyar Népköztársaság területén minden belföldi és külföldi rendszámú gépjármű üzemben tartója a gépjármű által belföldön okozott kár megtérítése céljából felelősségbiztosításban részesült.

A közlekedésrendszet fejlesztésére, elég késedelmesen, csak 1971 nyarán került sor, amikor az egész belügyi apparátust érintő átszervezésre került sor. A megkésett intézkedést bizonyítja, hogy ebben az évben csak Budapesten rekordot döntő, 7115 személyi sérüléssel járó közlekedési baleset volt.

A Minisztertanács 2024/1972./IX. 27./ sz. határozata nagy lendületet adott a balesetmegelőzési munkának, mert állami oldalról a belügyminisztert tette felelőssé a balesetmegelőzési propaganda irányításáért, és meghatározta a különböző állami szervek ez irányú tevékenységét is. Így alakult meg 1973. július 27-én az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács, amelynek elnökévé a belügyminisztert nevezték ki. Az országos szervezet célul tűzte ki a budapesti és megyei közlekedésbiztonsági tanácsok tevékenységének egységesítését, a korszerű és a leghatékonyabb balesetmegelőzési tevékenység megvalósítását.

*

A második világháborút megelőző években a magyar közlekedés gerince a vasút volt, gépjárműközlekedés pedig lényegében ekkor indult el a fejlődés útján. Az 1930-as évek végén a több mint 30 ezer kilométer országos közúthálózat 12%-a volt korszerű burkolattal ellátva, a közutakon pedig a lovas szekér volt a legelterjedtebb szállítóeszköz.

A második világháború befejezése után a közlekedés újjáépítésének három éves terve önálló részét képezte a gazdaság hároméves tervének. A közlekedési tervben és az azt megelőző vitában egyértelműen tükröződött a kaolíciós pártok egymástól eltérő elképzelése az egyes közlekedési ágak funkcióiról. Olyan elképzelés is volt, hogy a közúti közlekedés csak a vasút kiegészítésére vagy pótlására szolgál-

jon, mások viszont önálló, erős és a vasúttal versenyképes ágazattá akarták fejleszteni. A vita ekkor nem dőlt el, de a közlekedési beruházásokat a hosszú távú célok szolgálatába akarták állítani. A legnehezebb feladat a magyar közlekedési rendszer központilag irányított, életképes szervezetté történő átalakítása volt.

A hároméves terv azt a célt tűzte a közlekedés elé, hogy 1949-re a teljesítménye elérje az 1938. évi szintet. Miután a közlekedés ezt a célt elérte, a háború utáni helyreállítást a kormány befejezettnek nyilvánította. A tervgazdálkodás kiépítésének idején a magyar gazdasági vezetésnek nem volt megfogalmazott közlekedéspolitikája, a közlekedés a háború előtti rendszer és a szovjet modell elemeit elegyítette magába. A szállítási hiányok már 1948–49-ben kezdték szétfeszíteni a közlekedés újjáalakított szervezeti kereteit, de a közlekedés ágazati szervezete és kapacitásának struktúrája is egyre kevésbé felelt meg a szállítási igények összetételének.

A Teherfuvarozási Vállalatok 1948 novemberében történt megalakulásakor 123 gépjárművel rendelkeztek, 1950 végén pedig több mint kétezerrel. A vállalat 1949-ben 953 ezer tonnát, 1950-ben ennek közel ötszörösét fuvarozta. A dolgozók létszáma 1949 januárjában 292, az év végén 3771 fő volt. Az egyre növekvő szállítási feladatokat a TEFU-vállalatok fejlődésük ellenére sem tudták kielégíteni, ezért a közületi és a vállalati gépkocsik gazdaságosabb kihasználását is célul tűzték ki. A kereslet és a kínálat összehangolására 1949-ben létrehozták a Szállítási Tervtanácsot, és előírták a szállítási tervbejelentési kötelezettséget. 1952-ben a Szállítási Tervtanácsot Központi Szállítási Tanácsá alakították át.

1951-ben a Szállítási Tervtanács, 1952-től a Központi Szállítási Tanács évenként megrendezte a Tehergépjármű Közlekedés Országos Értekezletét. Ezeken az értekezleteken a mindenkor aktuális kérdéseken kívül főként a tehergépkocsik jobb kihasználásával foglalkoztak, amit pontosabb fuvarozástervezéssel és a tervek végrehajtásával akartak megvalósítani.

1952. szeptember 1-től a nagyobb fuvarozási vállalatoknál bevezették a kötbéres szerződéssel lekötött gépkocsik gazdaságos kihasználásának és szerződés szerinti foglalkoztatásának helyszíni ellenőrzését. Abban is megállapodtak, hogy a MÁVAUT és a TEFU ellenőrei mindkét vállalat gépkocsijait kölcsönösen ellenőrzik.³

A gépkocsik jobb kihasználásával kapcsolatos feladatokat határozatban rögzítették, majd a következő értekezleten megállapították, hogy sem a fuvarozók, sem a fuvaroztatók nem tettek nagyobb erőfeszítést annak végrehajtására. Az ellenőrzések során azt is megállapították, hogy a menetlevelek vezetésével kapcsolatban is sok probléma van, az adatok hiányosak, nem pontosak, és a bejegyzett adatok sem mindig felelnek meg a valóságnak.

1952. december 17-én Békés megye fuvaroztató és fuvarozó vállalatainak mintegy 240 küldötte ült össze Békéscsabán a Vasutas Szakszervezet székházában. Az előadók többek között hangsúlyozták a szocialista együttműködés megszilárdításának szükségességét, a szállítástervezés fontosságát, a fuvarszközök helyes megválasztását és a szállítások helyes technológiai folyamatának megvalósítását. A hozzászólók a kritika és az önkritika fegyverével élve felszínre hozták azokat a hibákat, amelyek kiküszöbölésére az együttműködés megszilárdítása érdekében feltétlenül szükséges. Az értekezlet az alábbi határozati javaslatot fogadta el:

„1. A Központi Szállítási Tanács és a Közlekedésügyi Minisztérium VIII. Főosztálya hasson oda, hogy a diszpozíciók időben kerüljenek a vállalatokhoz.

2. Minden tervekötölezett vállalat készítsen és adjon be szállítási tervet.⁴

3. A fogaterő felmérését és rendelkezésre bocsátását meg kell szervezni.

4. A fogatok kirendeléséről a községi Tanácsok kötelesek kimutatását adni a kiállításra kerülő fogatok számának megjelölésével.

5. A járási tanácsok közlekedési előadói kötelesek havonta komplex brigádértekezletet tartani a közlekedési vállalatokkal.⁵

6. Meg kell szervezni az éjszakai ki- és berakásokat.

7. Az árukiadási és áruátvételi szolgálatot a szállítások folyamatoságának biztosítása érdekében az eddigieknél hosszabb időre kell kiterjeszteni.

8. A szállítási terek készítésével kapcsolatos versenykihívások, valamint a különböző szállítási vállalatok díjszabásainak a szállíttatók előtt való ismertetése céljából külön értekezlet hívandó össze.

9. A MESZÖV a Közlekedési Osztály által összehívott értekezleteken képviseltesse magát.”

A határozat egyes pontjainál a határidőket és a felelősöket is fel-tüntették.

A megyei tanácsok közlekedési osztályának szállítási előadója a helyi jellegű fuvarozások segítője és irányítója volt, aki összefoglalta a Belspedtől, a gazdasági vasutaktól és a kordélyos vállalatoktól beérkezett szállítási terveket és közben tartotta a fogatkirendeléseket is. A megyei tanácsok szakosztályainak és az érdekelt közlekedési vállalatok képviselőinek részvételével operatív bizottságok is működtek. E bizottságok feladata volt közös megbeszélés alapján a szállítási feladatok teljesítésére történő mozgósítás, és annak megvizsgálása, hogy a tárgyhónapban mennyi fogaterőt kell kirendelni. A fogaterő kirendelésével kapcsolatban is sok probléma volt. Megállapították, hogy nem megfelelő a fogattulajdonosok felé végzett felvilágosító munka. A tanácsok a mulasztókat rendbírsággal büntették, de ez nem ösztönözte a fuvarozókat arra, hogy a kirendeléseknek eleget tegyenek. Több esetben az is előfordult, hogy a megyei tanácsok érdekelt szakosztályai között nem volt meg a szükséges összhang. Az ipari és mezőgazdasági osztály egymástól függetlenül végzett fogatkirendelést, holott erre csak a közlekedési osztály volt jogosult.

1953 második negyedévétől a célfuvarozási vállalatoknak is meg kellett szállításaikat tervezni. Fel kellett mérni a célfuvarozási vállalatok kapacitását és az ezekkel meg nem oldható fuvarfeladatokat kellett bér- illetve TEFU-kocsikra tervezni. Mindkét tervet külön-külön árufajtákra kellett az előírt nyomtatványon elkészíteni, és azt február 20-ig a Központi Szállítási Tanácson keresztül a KPM Gépjárműközlekedési Főosztályához juttatták el. A havi diszpozíciókat vállalati és területi munkahelybontásban, a gépkocsik számának, kapacitásának és a megmozgatásra kerülő súly megjelölésével a tárgyhónapot megelőző hónap 20-áig a TEFU Központ forgalmi osztályának megadták.

1953 márciusában a Közlekedési Minisztérium X. Mélyépítési főosztálya utasította a a felügyelete alá tartozó vállalatokat, hogy munkahelyeiken teremtsék meg a TEFU gépkocsik 23 órás és munkaszüneti napokra is kiterjedő foglalkoztatásához szükséges feltételeket. Ennek megfelelően a TEFU Központ is felhívta az összes TEFU-vállalat figyelmét, hogy a mélyépítő-ipari munkahelyekre vonatkozó kötbéres fuvarozási szerződések megkötésénél legalább

munkanapokon feltétlenül ragaszkodjanak a 23 órás foglalkoztatáshoz. Ugyanekkor a Közlekedésügyi Minisztérium 3000 forintos célprémiumot tűzött ki olyan javaslat kidolgozására, amely megoldja azt, hogy a gépkocsivezetők állandóan ugyanazon a gépkocsin teljesítsenek szolgálatot. A TEFU Központ már korábban, 1953. január 1-től elrendelte, hogy a gépkocsivezetőnőket 3 tonnás vagy ennél nagyobb gépkocsikra beosztani nem szabad. Azokat a gépkocsivezető-nőket, akiket nagyobb teherbírású gépkocsikon foglalkoztattak, orvosi vizsgálatra küldték annak megállapítására, hogy egészségi állapotukra a nehéz gépkocsikon való szolgálat nem gyakorol-e káros hatást. Az orvosi vizsgálat eredményétől függően került sor a kisebb gépkocsikra történő átirányításra.

A TEFU Központ 1953 elején a távolsági forgalomban közlekedő tehergépkocsik pótfuvarral történő fokozottabb kihasználása, valamint annak érdekében, hogy a közületi és a célfuvarozási vállalatok gépkocsijai részére is elősegítsék a fuvar biztosítását, menetirányítási segédeszköz használatát rendelte el.⁶ A különböző szervezési intézkedések ellenére a korlátozott számban rendelkezésre álló gépkocsipark gyakran így is kevés volt a fuvarozási igények kielégítésére. Ennek azonban az is oka volt, hogy sokszor olyan nagy távolságú fuvarozások is gépkocsival történtek, amelyek vasúton gazdaságosabbak lettek volna. A másik ok a pótkocsiktól való idegenkedés volt. A fuvaroztatók általában nem vették szívesen, ha az igények fedezésére pótkocsit is kaptak. A kifogások között említették, hogy nehézségeik vannak a telephelyi fel- és lerakásnál, nincs fordulási lehetőség, vagy egyszerűen kijelentették, hogy a pótkocsit nem tudják használni. Ezt bizonyítja az is, hogy az I. számú Budapesti Teherfuvarozási Vállalat 216 pótkocsijából 1953 februárjában csak 16 darabot igényeltek a fuvaroztatók. A problémával a Központi Szállítási Tanács is foglalkozott. A TEFU és a Közlekedési Minisztérium VI. főosztálya személyes tárgyalásokon szorgalmazta és a fuvaroztatóknál a helyszínen is megvizsgálta a pótkocsis szerelvények minél szélesebb körű alkalmazásának lehetőségét.⁷

A tehergépjármű közlekedés dolgozóira váró feladatokkal, a fuvarozásszervezés megjavításával és a tehergépkocsik jobb kihasználásával foglalkoztak 1953. június 26-án a III. Tehergépjármű Közlekedési Országos Értekezleten is.⁸ Szintén a gépkocsik jobb kihasznál-

lásával foglalkoztak júliusban a teherautó-fuvarozási központban tartott országos menetirányító értekezleten. Ugyanekkor a TEFU Központ több fontos rendelkezést adott ki a vállalatnak. Ilyenek voltak például:

1. A 30 km-nél távolabb közlekedő tehergépkocsikat az induló járatok előjelentési naplójába kell bevezetni, függetlenül attól, hogy a tehergépkocsit elő kell-e jelenteni.

2. A TEFU vállalatok naponta 20 órától 6 óráig kötelesek jelentést adni a budapesti forgalomirányítási csoport által előjelentett gépkocsik kihasználásáról, valamint az előjelentés nélkül érkezett tehergépkocsikról.

3. A közületi és célfuvarozási vállalatok üresen visszatérő tehergépkocsijait elő kell jelenteni a rendeltetési állomáshoz legközelebb levő TEFU vállalatnak.

Ezekkel az intézkedésekkel a budapesti főmenetirányítási csoport jobban tudta ellenőrizni az egyes megyék területéről kifutó gépkocsik pótfuvarral való ellátásának megszervezését.⁹

A tehergépkocsik korabeli állapotára jellemző volt, hogy azok egy része műszaki szempontból nem felelt meg azoknak a követelményeknek, amit a KRESZ a forgalom biztonsága érdekében kötelezően előírt. A TEFU Központ ezért utasította vállalatait, hogy a legnagyobb gondot fordítsák a tervszerű, megelőző karbantartás minőségének megjavítására, aminek elemi fontosságú tartozéka a gépkocsik mindennapos gondozása, amit a gépkocsivezető tartozik elvégezni. A műszaki ellenőrök és a garázmesterek a korábbinál még fokozottabb módon voltak kötelesek ellenőrizni, hogy a gépkocsivezetők a napi gondozást hogyan hajtják végre. A TEFU Központ arra is utasította valamennyi vállalatát, hogy a gumiabroncsok selejtezésekor értesítsék a helyi Belsped vállalatot a lovaskocsikra még alkalmas gumiabroncsok további felhasználásnak biztosítása érdekében. Az így átadott gumiabroncsok helyett a Belsped ugyanolyan súlyú gumiabroncs cserére volt köteles.¹⁰

Minden évben visszatérő probléma volt a mezőgazdasági begyűjtési szállítási feladatok megoldása. A Minisztertanács ennek megoldására, szervezésére, irányítására és ellenőrzésére Begyűjtési Szállítási Operatív Bizottságot létesített. A Bizottság komoly erőfeszítésekkel igyekezett a begyűjtési feladatokhoz szükséges tehergépkocsi-

kat az állami gazdaságok, a termelőszövetkezetek, a terményforgalmi vállalatok, a szövetkezeti felvásárló vállalatok, a MEZŐKER-vállalatok és a malmok részére biztosítani.

Évenként visszatérő probléma volt, hogy az erőfeszítés csak a gépkocsikat biztosító szervek részéről történt meg, az áru kiadásának, átvételének folyamatosságát és a rakodást az illetékesek nem biztosították, a szükséges tárolóhelyeket nem készítették elő, még megfelelő számú rakodómunkásról sem gondoskodtak. A begyűjtést végző szervek tervszerűtlenül igényelték a tehergépkocsikat, a begyűjtésre biztosított gépkocsikat is sokszor más feladatokra használták fel (31. ábra). Az előjelentés sem volt kellően megszervezve, a gépkocsik sokszor fölöslegesen tettek meg üres kilométereket, az árut is gyakran különböző helyekre fuvarozták, amíg valahol az átvétel megtörtént. A begyűjtési feladatok sikeres lebonyolítása érdekében az irányító, szervező és ellenőrző munkába a közlekedési és begyűjtést végző tárcák, valamint azok középszervei is bekapcsolódtak. Ehhez a munkához sok személygépkocsira volt szükség. A Vidéki Taxiegyesülés a különböző tárcák részére sok-sok személygépkocsit bocsátott rendelkezésre, és ha ez kevés volt, a budapesti Taxi Vállalat is segítséget nyújtott.

1953-ban a bő termés különösen komoly szállítási feladatokat jelentett. A fuvarfeladatokat már nem lehetett csak gépkocsikkal megoldani, ezért a szekérfuvarozást is be kellett vonni már a begyűjtési munkák kezdetén. Az állami gazdaságok gabonabegyűjtéséhez 1500 fogatot kellett volna biztosítani, de ez csak 1060 fogat erejéig sikerült. Az ellenőrzések során azonban megállapították, hogy a mezőgazdaságban "lazaság" uralkodik a fogateszközök kihasználásában. Az állami gazdaságok megfelelő szervezéssel saját fogateszközeikkel is megoldhatták volna a gabonabegyűjtést, és nem kellett volna a Belsped fuvareszközöket kivonni a közúti forgalomból. A fogatokat igénybevevők tervet sem adtak be, és ezzel megnehezítették a Belsped vállalatok tervszerű munkáját.¹¹

A tehergépkocsi-közlekedés a folyamatosan növekvő szállítási feladatokat egyes vélemények szerint csak akkor lett volna képes maradéktalanul megoldani, ha megszüntetik a sok esetben ésszerűtlenül végzett hosszútávú fuvarozásokat. A 4215/1949. Korm. sz. rendelet a közületi és célfuvarozási vállalatok tehergépkocsijaival

végzett fuvarozásokra körzethatárokat állapított meg. Ez a rendelkezés azonban nem vonatkozott a TEFU vállalatok gépkocsijaival végzett fuvarozásokra, azokat a MÁV–TEFU szerződés szabályozta. A szerződés értelmében amennyiben hatósági korlátozás nem áll fenn, 150 km-en belül bármilyen árufajtát szabadon lehet fuvarozni. Ezzel a lehetőséggel sok fuvaroztató visszaélt, és olyan fuvarozásokat is végeztetett TEFU gépkocsikkal, amelyek vasúton is lebonyolíthatóak lettek volna. A KPM. VI. Autóközlekedési Főigazgatósága a visszásságok megszüntetése érdekében felülvizsgálta a körzethatártúllépési engedélyeket a TEFU gépkocsikkal végzett fuvarozásokra vonatkozóan, és szűkebb körzethatárokat tervezett megállapítani. A célfuvarozási vállalatok részére engedélyezett 50 km-es fuvarozási körzethatárt 30 km-re csökkentették.

1953 végén több ezer vagon cukorrépát kellett gépkocsival a vasútállomásokra és kisebb részben a cukorgyárakba szállítani. A feladatok végrehajtását vizsgáló bizottság a TEFU-menetlevelek ellenőrzése során megállapította, hogy a tehergépkocsik nagyobb része a teljesíthető fordulók számának alig egyharmadát teljesítette. Ennek oka főként a rakodási idő túllépése, műszaki hiba és egyes gépkocsivezetők fegyelmezetlensége volt. Jobb gépkocsikihasználást a TEFU-vállalatok fokozottabb műszaki karbantartással, egy-egy gépkocsioszlop gyakori ellenőrzésével, a cukorgyárak szállítási ügyeit intéző dolgozójával folytatott személyes tárgyalásokkal igyekeztek elérni (32. ábra).

A Begyűjtési Szállítási Operatív Bizottság október 20-i ülésén a Bel- és Külkereskedelmi Minisztérium képviselőjének javaslatára határozatot hozott, amely szerint bizottságot létesítettek a begyűjtési szállítási feladatok hiányosságainak feltárására és ennek alapján megfelelő javaslat kidolgozására, amivel kellő időben biztosítható lesz a következő évi gépkocsifuvarozás feladatainak maradéktalan végrehajtása¹² (33. ábra).

A gazdaságtalan gépkocsi-fuvarozások elleni küzdelem eredményességét a fuvarozó és fuvaroztató vállalatok szoros együttműködésétől várták, de a gyakorlatban ez nem mindig volt tapasztalható. A számtalan problémából és a tett intézkedésekből az alábbiakat válogattuk.

– Sok esetben a fuvaroztatók fuvardíj-fizetési kötelezettségüknek

sem tesznek eleget.

- A fuvaroztatók a fuvardíj kifizetése után a gépkocsit tetszés szerint használják.

- A fuvarozó vállalatok még mindig a bevételt és az áruton-nakilómétert tartják a legfontosabbnak, és harmadrendű kérdésnek tartják a gépkocsik valóságos kihasználását és a súlymozgatás mér-vét. Így fordulhatott elő, hogy a fuvarozó a tervét teljesítette, de az elfuvarozásra váró árumennyiség nagy részét nem továbbították.¹³

- A vidék jobb áruellátása érdekében az Autóközlekedési Főigaz-gatóság a MÁV és a SZÖVOSZ megvizsgálta azokat a helységeket, amelyek áruellátása vasúti fuvarozással nem biztosítható. A közösen lefolytatott vizsgálat célja volt, hogy mindegyik helységet bekapcsol-ják a TEFU, MÁV vagy SZÖVOSZ vidéki tehergépkocsi darabárus járatainak útvonalába, és kiküszöböljék a párhuzamos járatokat.¹⁴

- A szolnoki AKIG a tehergépkocsik gazdaságos kihasználása, a részterhelésű és üres menetek csökkentése érdekében diszpécserhá-lózatot szervezett. A diszpécsereknél történő jelentkezés minden a területen áthaladó autóközlekedési vállalat gépkocsijára nézve köte-lező volt. A diszpécser szolgálati helyeket a városokban és a közsé-gekben irányító táblák jelezték. A szolnoki Igazgatóság területén az alábbi helyeken működtek diszpécserek: Szolnok, Karcag, Mezőtúr, Tiszafüred, Gyöngyös, Pásztó, Hatvan, Füzesabony, Petőfi-bánya, Jászberény, Heves, Szentmártonkáta, Jászsós-szentgyörgy, Kecse-mét, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Kiskőrös, Solt, Cegléd.¹⁵

- 1954 márciusában a minisztertanács határozatot hozott arra vonatkozóan, hogy a közúti személy- és áruforgalmat az Államrend-őrség és a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium szervei közösen el-lenőrzik. A határozat és a KPM végrehajtási utasítása alapján történt a KPM Közúti Forgalmat Ellenőrző Osztály (Budapest, VIII. ker., Baross u. 76.) felállítása. Az ellenőrök munkába állása jó alkalom volt arra, hogy a személy- és tehergépkocsik üzemben tartásáért fe-lelős vezetők és dolgozók újólágt áttanulmányozzák a gépjárművek foglalkoztatására vonatkozó összes szabályokat, és mindent meg-tegyenek a gépjárművek valóban gazdaságos és rendeltetésszerű foglalkoztatása érdekében.¹⁶

1954. augusztus 1-től valamennyi teherfuvarozási vállalatnál bevezették a gépkocsivezetők premizálását. A premizálás alapja a

távolságtól függő normán felüli súlyszállítás volt. A súlyszállítási norma megállapítása minden esetben az útviszonyoktól is függött. Ha a teljesítményre fordított idő kevesebb volt, mint a norma szerinti idő, akkor a megtakarított idő jelentette a túlteljesítést. A premizálás bevezetésétől azt várták, hogy az nagy mértékben előmozdítja a gépkocsi jobb kihasználását és a fuvaroztatók szállítási feladatainak megoldását. A fuvaroztatókra hárult az a fontos feladat, hogy a prémium kiszámításához szükséges adatokat a menetlevélen annak igazolása előtt minden esetben vizsgálják felül, annak helyességéről győződjenek meg, és helytelen adatok bejegyzése esetén annak módosítására hívják fel a gépkocsivezető figyelmét vagy a fuvarozó vállalatot. A helytelen adatbejegyzés igazolása ezután már nemcsak a statisztika valóságát veszélyeztette, hanem bér csalásnak is minősült.¹⁷

1954. augusztus 5-én tartották meg Budapesten a IV. Tehergépjármű Közlekedési Értekezletet. Az értekezlet Babrits Lajos közlekedési és postaügyi miniszter megnyitó beszédével kezdődött, aki első helyen említette a munkafegyelem megszilárdítását. A munkafegyelem megjavításától várták a balesetek csökkenését és az árudézmálások megszűnését is. Az értekezlet előadója Szentaskó Antal, az Autóközlekedési Főigazgatóság vezetője többek között hangsúlyozta a csúcsforgalmi fuvarozások gondos, körültekintő megszervezését, a gépkocsik kihasználási százalékának jelentős megjavítását és a költségek minden irányú csökkentését. A meglévő 43 darabárus járaton felül év végéig további 37 menetrendszerű darabárus járatot helyezett forgalomba az Autóközlekedési Főigazgatóság¹⁸ (34. ábra).

A Minisztertanács rendelete értelmében a mezőgazdasági termények betakarítása és a trágyakihozás céljára a termelőszövetkezetek részére végzett fuvarozásoknál az autóközlekedési vállalatok 1954. november 15. és december 31. közötti időben 50%-os díjkedvezményt voltak kötelesek adni. A szükséges fuvarszközöket azonban csak akkor kapták meg, ha a termelőszövetkezetek a Földművelésügyi Minisztérium által kiadott rendelkezésnek megfelelően a fuvarszükségleteiket kellő időben bejelentették a helyi tanács mezőgazdasági osztályának.¹⁹

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1954 decemberében szabályozta a fuvarfeladatok szállítási távolság szerinti megosztását

a géperejű és a lófogatú fuvarszközök között.²⁰

A KPM Autóközlekedési Főigazgatóság az Egészségügyi Minisztérium kérésére lehetővé tette, hogy a bányavidékeken a bányászokat szállító ún. szerződéses járatokat rendszeres gyógyszer szállításra igénybe vegyék. A feladat elvégzése azonban a menetrendszerű közlekedést nem zavarhatta.²¹

1955 januárjában a Minisztertanács elrendelte, hogy a Belsped vállalatok fuvarszközeik kb. 30%-át a helyi tanácsok részére adják át. A rendelkezés célja az volt, hogy a tanácsok saját fuvarszközökkel a lakosság és a vállalatok helyi fuvarigényeit kielégíthessék (35. ábra). A megmaradó Belsped-részlegek elsősorban a vasúttal kapcsolatos szállítmányozási tevékenységet látták el.²²

Nem csökkentek a szabálytalanságok a közúti áru fuvarozásban. Ennek okát vizsgálva megállapították, hogy a vállalatok felügyeleti szervei nem teszik meg a szükséges intézkedéseket a hibák megszüntetése érdekében, ugyanakkor a bírósági tárgyalásokon mindent elkövettek, hogy a szabálytalanságot elkövető mentesüljön a büntetés alól.²³

1955. május 3-tól Budapest kivételével az egész országban megindult a tehergépkocsik fokozottabb kihasználását és a fuvarfeladatok pontosabb és gazdaságosabb megoldását biztosító új rendszerű fuvarozás: a mennyiségvállalásos fuvarozás.²⁴

A közúti gépjárművek ellenőrzését a KPM Autófelügyelete látja el, ami az 1954 májusában létrehozott Közúti Ellenőrzési Osztály utódaként már egy éve tevékenykedett. 1954 májusában 3240, 1955 májusában 5065 tehergépjárművet ellenőriztek (36. ábra).²⁵

A KPM VI. Autóközlekedési Főigazgatósága és a Központi Szállítási Tanács Titkársága 1955. július 22-én tartotta az V. Országos Teherautóközlekedési Értekezletet. Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy az őszi csúcsforgalom feladatai nagyobbak lesznek az elmúlt évinél, ezért különösen fontos feladatok várnak a tehergépkocsi-közlekedésre a vasút megsegítése tekintetében is. Kitért a szervezeti problémákra is. Sok probléma volt a szekérfuvarozással és a célfuvarozási vállalatok vidéki kirendeltségeivel is, amelyek gépkocsijai negyedrészen sem voltak kihasználva. Közel 200 menetrendszerű darabárus járat közlekedett az országban, ezek jobb kihasználásával

szintén foglalkozni kellett. A bolthálózat nyilvántartását célszerű lett volna a darabárus járatok menetrendjének megfelelően szabályozni. Az értekezlet résztvevői célul tűzték még ki a pótkocsik jobb kihasználását, a pótfuvar bevétel növelését, a távolsági üres járatok csökkentését és a gépkocsik késedelemmentes kiállítását. A fuvaroztatóktól viszont azt kérték, hogy tegyenek meg minden intézkedést, hogy a le- és felrakás minél szervezettebben és a lehető legrövidebb idő alatt megtörténjen.²⁶

A körületekintő intézkedések ellenére a begyűjtési gépkocsiszállítások lebonyolításánál több hiányosság volt tapasztalható. Ilyen volt például:

- az ÁFORT 16 óra után nem adott ki üzemanyagot, ami többször megakadályozta a fuvarfeladatok végrehajtását,
- a terményforgalmi vállalatoknál sokszor előfordult, hogy az árukat nem készítették elő, ennek folytán torlódás keletkezett, és két-három órás állásidő is előfordult.²⁷

A Minisztertanács 1954-ben rendelte el a közúti áru- és menetirányító szolgálat megszervezését és a gépkocsik bérbeadása helyett az ún. mennyiségvállalásos fuvarozás bevezetését (37. ábra). A határozat szabályozta az új menetirányítás szervezetét és feladatait, mennyiségvállalásos fuvarozás esetén pedig ötnapos tervbejelentési kötelezettséget írt elő. Kiterjesztette a gépkocsik jelentkezési kötelezettségét, intézkedett a célfuvarozási, vállalati és közületi tehergépkocsik szabad kapacitásának felhasználásáról is. A KPM Autóközlekedési Főigazgatósága által megszervezett közúti áru- és menetirányító szolgálatnál sokkal kiterjedtebb és tagoltabb volt. Az egész országot felölelő hálózattal állt rendelkezésre a nagy és közép távolságú, illetve a helyi forgalomban fuvarozó tehergépkocsik irányításával, pót- és visszafuvar ellátásával kapcsolatos feladatok elvégzésére (38. ábra).²⁸

Az ország közúti áru- és menetirányítói 1955. november 22-én Földvári László miniszterhelyettes elnökletével első alkalommal tartottak értekezletet. Ivócs Béla, az Autóközlekedési Főigazgatóság helyettes vezetője ismertette a közúti áru- és menetirányító hálózat munkáját, a hiányosságokat és a feladatokat. A beszámolót élénk vita követte. A résztvevők a legtöbb hibát abban látták, hogy az ország tehergépkocsi-állományának irányítása nem egységes, és komoly

probléma az is, hogy sem a fuvaroztatók, sem az AKÖV-ök nem rendelkeznek elegendő rakodómunkással. Probléma volt az is, hogy a fuvaroztatók nem mindig nyújtották be az ötnapos tervet, illetve időközben gyakran módosították azt. Többen javasolták, hogy a mennyiségvállalásos fuvarozást a célfuvarozási vállalatoknál is ki kell terjeszteni. Az értekezleten fontos határozatok születtek, ezek közül ki kell emelni a folyamatos szakmai továbbképzést, a rendszeres ellenőrzést, a hírközlés megjavítását, a mennyiségvállalásos fuvarozás növelését és a bizonylati fegyelem megszilárdítását.²⁹

1955 végén az Autóközlekedési Főigazgatóság külön rakodásgépesítési csoportot állított fel azért, hogy a gépek és általában a technika felhasználásával az eddiginél jóval nagyobb mértékben történjen a gépkocsik megrakása és kiürítése. Az intézkedéstől azt várták, hogy csökken a gépkocsik nagyfokú állásideje, így gazdaságosabb és olcsóbb lesz a fuvarozás.³⁰

Jegyzetek

1. A kiskunhalasi rendőrkapitányság 1947 novemberében 50 illetve 30 forint pénzbírsággal sújtotta Kelebia állomáson a mozdonyszemélyzetet, mert nem tartották be a 323600/1947. B.M.I.§ 2/h pontjában előírtakat. A megbírságolt mozdonyvezető és fűtő a 976. sz. tehervonattal érkezett Kelebia állomásra, ahol tolatást végeztek. A forgalmi utasítás szerint a tolatás megkezdésekor a mozdonyvezető "Figyelj!" jelzést köteles adni. Mivel a határállomáson jugoszláv vasutasok is teljesítenek szolgálatot, a figyelmeztető jelzés adása még indokoltabb. A gőzsípjelzés adásának elmulasztása súlyos balesetet idézhet elő. A mozdony gőzsípjával csak magas és mély, illetve hosszú és rövid jelzés adható. Ezzel az indoklással kérte a MÁV szegedi üzletvezetőség a mozdonyszemélyzet ellen kiadott büntetőparancs megváltoztatását, illetve annak hatályon kívül helyezését (21756/1947. sz. ügyirat).

2. A fővárosban 1951 decemberében a közúti ellenőrzés új rendszerét vezették be. A Belügyminiszter rendeletére a közlekedési szabályok betartását ügyelő hatósági közegeket síppal látták el. A rendőrök Budapest utcáin egyenletes hangú sípjelzéssel figyelmeztették a közlekedési kihágások elkövetőit vagy az elkövetni szándékozó személyeket. A síppal hallatára a szabálytalanul közlekedő gépjárművezető köteles volt a járművét megállítani, a gyalogos pedig a rendőrhöz menni. A rendszer bevezetése óta a Fővárosi Villamosvasút hármas szerelvényeinek indítói már nem sípot, hanem tompa hangú kürtöt használtak (Közlekedési Közlöny, 1952/2. sz. I. 13.).

3. A MÁVAUT ellenőrei a TEFU-gépkocsiknál ellenőrzést végeztek: gyors-hajtás, vasúti sorompónál történő megállások, menetokmányok helyes vezetése, szeszesital fogyasztása, illegális személyfuvarozás, 150 km-en túl történő áruszállítások és az üres menetben közlekedő gépkocsik kihasználatlansága tekintetében.

A TEFU-vállalatok ellenőrei a MÁVAUT autóbuszokat ellenőrizték: gyors-hajtás, vasúti sorompónál történő megállások, menetlevelek vezetése, szeszesital fogyasztás, illegális személy- és árufuvarozás bányász és munkásszállító járatoknál. A menetrend szerint közlekedő autóbuszoknál a TEFU-ellenőrök csak a szeszesital fogyasztás szempontjából végezhettek ellenőrzést a megállóhelyeken a járat megkésleltetése nélkül (Közlekedési Közlöny, 1952/44. sz. XI. 2.).

4. A 266/23/1952. N.T. sz. határozat értelmében az Országos Tervhivatal 7400/39/1952. sz. rendelete alapján a fuvaroztatóknak termelési, elosztási stb. terv alapján negyedéves szállítási tervet kellett készíteni havi bontásban. Az első ilyen tervek 1952 utolsó negyedévére készültek. A fuvaroztatók a szállítási tervek benyújtásánál a kitűzött határidőt nem tartották be, és a tervszámok sem voltak alkalmasak a gépkocsik elosztására. A Központi Szállítási Tanács a tervek elkészítésével kapcsolatos feladatok előírása mellett megtorló intézkedéseket is kilátásba helyezett (Közlekedési Közlöny, 1952/52. sz. XII:28.).

5. A csatlakozó-helyeken az árukezelést túlnyomó többségben a Belsped-vállalatok közösen végezték a vasút és a hajózás dolgozóival. Az 1951-ben alapított BELSPED-TEFU komplex brigádok alkalmasak voltak a feladatok ellátására. Tevékenységüket az ésszerűtlen fuvarozások kiküszöbölésével kezdték, például a lófogattal végzett 6 km-en felüli fuvarozásokat elcserélték a gépkocsival végzett indokolatlanul rövid távolságú fuvarokkal. A komplexbrigádok szükség szerint, de havonta legalább egyszer tartottak értekezleteket, amelyen értékelték az elvégzett munkát és egyeztették az elvégzendő feladatokat (Közlekedési Közlöny, 1952/45. sz. XI. 9.).

6. Az egyes TEFU-vállalatok illetékességi területét (a megye területét) a használatban lévő térképen egyenlő nagyságú négyzetekre osztották be, és azokat megszámozták. A térképen a szolgálati helyeket és a postaképviselőket is feltüntették. A négyzetek számozásával azonos számozású előjegyzési könyvet is lefektettek. Fuvarrendelés esetén a távolsági fuvarokat az előjegyzési könyv azon oldalán jegyezték elő, ahol a rendeltetési hely térképen lévő négyzetek száma volt feltüntetve. A TEFU vállalat menetirányítója vagy forgalmi szolgálatvivője a könyv fellapozásával mindenkor tudomást szerezhetett a fuvaroztató vállalatoknak a távolsági forgalomban továbbítandó áru rendeltetési helyéről, mennyiségéről stb. (Közlekedési Közlöny, 1953/14. szám. IV. 5.).

7. Közlekedési Közlöny, 1953/16. szám. IV. 19.

8. Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter, az értekezlet előadója hangsúlyozta, hogy a nagy mennyiségű áruk fuvarozását is lehetővé kell tenni a gép-

jármű-közlekedésnél is, tehermentesíteni kell a vasutat a rövidtávú fuvarozásoktól, új gépkocsik beállításával kell növelni kell a gépkocsiállagot, takarékoskodni kell az üzemanyaggal, felül kell vizsgálni a körzethatárokat és az eddigieknél lényegesen nagyobb gondossággal kell mérlegelni a körzethatár túllépést, és minden korábbinál nagyobb gondot kell fordítani a gépkocsik kihasználására. Déri Tibor, a Központi Szállítási Tanács titkára felhívta a figyelmet a tervszerű szállítási munkára és hangsúlyozta, hogy a terv megsértőivel szemben a törvényadta lehetőségek lehetőségével bünvádi eljárást kell indítani (Közlekedési Közlöny, 1953/27. szám. VII. 5.).

9. Közlekedési Közlöny, 1953/29. szám. VII. 19.

10. Közlekedési Közlöny, 1953/30. szám VII. 26.

11. A Begyűjtési Szállítási Operatív Bizottság 1953. október 6-án tartott ülésen elhatározta, hogy az eddigieknél nagyobb mértékben és szervezettebben vonja be a gyűjtési munkába a Belsped fogatokat. Ezt úgy kívánja megoldani, hogy a lovaskocsik elosztását a tehergépkocsik elosztásával azonos módon végzi el. A lovaskocsik igénybevételével kapcsolatban megszorítás volt, hogy csak olyan területen lehetett igénybe venni, ahol Belsped-vállalat, vagy kirendeltség volt. A KPM revízió alá vette azt a rendelkezést, hogy a Belsped csak 6 km-en aluli távolságra fuvarozhat, és megengedte, hogy indokolt esetben a begyűjtési szállítási feladatoknál 14 km-ig terjedő fuvarokat is el lehet végezni. (Közlekedési Közlöny, 1953/42. szám. X. 18).

12. A begyűjtési Operatív Szállítási Bizottság 1953. július 1-től december 31-ig működött, és a ráháruló feladatokat megoldotta. Jellemző volt, hogy a fuvaroztatók rossz munkaszervezése miatt nem tudták a gépkocsikat kellő mértékben kihasználni. Főbb hiányosságok voltak: a napi 16 órás foglalkoztatást nem tartották be, a rakományt kisárutételekből több helyre gyűjtötték össze, az előjelentéseket hiányosan, pontatlanul adták le, a rövidtávú fuvarozásokat nem lófogattal bonyolították le, érdektelenek voltak a gépkocsivezetők.

Feladatul határozták meg a felügyeleti tárcának:

- az átvevőhelyeket egy községen belül centralizálni kell,
- a termőföldről történőállítás esetén a szétszórtan fekvő kis tételeket össze kell hordani,
- az egészen rövidtávú fuvarokat lófogatra kell terelni,
- az előjelentést meg kell oldani,
- az áruküldők és árufogadók együttműködését meg kell javítani.

13. Közlekedési Közlöny, 1954/13. szám. III. 28.

14. Közlekedési Közlöny, 1954/4. szám. I. 24.

15. Közlekedési Közlöny, 1954/20. szám. V. 16.

16. Közlekedési Közlöny, 1954/22. szám. V. 30.

A közúti járműforgalomban sok száz vállalat több ezer gépkocsija vett részt, így "egy csapásra" nem lehetett rendet teremteni. Azonban már olyan széles skálája volt a szabálytalanságoknak, hogy azok megszüntetését el kellett kezdeni. A leggyakoribb szabálytalanságok voltak:

- kihasználatlan közlekedés,
- körzethatártúllépés (engedéllyel és indokolatlan vállalatvezetői felmentéssel),
- a MÁV–TEFU-szerződés megszegése,
- jogtalan személyfuvarozás stb.

A szabálytalankodók között egyaránt voltak közúletek, célfuvarozási és autóközlekedési vállalatok gépkocsijai. (Közlekedési Közlöny, 1954/27. szám. VII. 4.).

17. Közlekedési Közlöny, 1954/32. szám. VIII. 8.

18. Közlekedési Közlöny, 1954/33. szám. VIII. 15.

19. Közlekedési Közlöny, 1954/51. szám. VIII. 19.

20. A szabályozás értelmében ott, ahol autóközlekedési és Belsped-vállalatok, illetve azok főnökségei és kirendeltségei is működtek, a fuvarfeladatokat a vállalatoknak az alábbiak szerint kellett megoldani: általában a rövidtávú, 1–5 km-es fuvarfeladatokat lófogattal kellett lebonyolítani, még az 5 km-nél hosszabb fuvarozásokat tehergépkocsikra kellett áttérlni, de alkalmazásnál figyelembe kellett venni az áru nemét, a terepviszonyokat, az áru szállításának sürgősségét és egyéb esetenként jelentkező körülményeket is. (Például emelkedőkön és lejtőkön még 5 km távolságon belül is célszerűbb a fuvarozást tehergépkocsival lebonyolítani, mert az emelkedők az állati erőt túlzottan igénybeveszik.)

Ott, ahol Belsped-vállalat vagy -kirendeltség nincs, az állami vállalatok rövid távú fuvarozásait továbbra is lehetőleg tehergépkocsival kell megoldani, ahol viszont az autóközlekedési vállalat vagy kirendeltség nincs, az 5 km-en felüli, esetenként jelentkező fuvarfeladatokat – ha azok a távolság tekintetében még elvégezhetők – lófogattal kell teljesíteni. A fuvaroztatóknak ezeket a szabályokat gondosan mérlegelniük kell, mert azok megtartása kötelező. (Közlekedési Közlöny, 1955/1. szám, I. 2.)

21. Közlekedési Közlöny, 1955/6. szám. II. 6.

22. A leválasztás 1955. február 1-én megtörtént. Budapesten, Miskolcon és Pécsen a tanácsok által átvett részlegekből önálló fuvarozási vállalatok alakultak, s többi megyében az átadott részlegeket a már meglévő vállalatba beolvasztották.

(Közlekedési Közlöny, 1955/7. szám. II. 13.)

23. Közlekedési Közlöny, 1955/8. szám. II. 20.

24. Közlekedési Közlöny, 1955/20. szám. V. 15.

25. A statisztikai adatok szerint az engedély nélküli körzethatár átlépések száma az 1954. május havi 332-ről 1955 májusában 116-ra, az indokolatlan vagy érvénytelen vállalatvezetői felmentések 212-ről 35-re, a körzethatár igazolvány nélkül vagy érvénytelen igazolással végzett fuvarozások száma 288-ról 232-re, a menetlevél szabálytalanságok 936-ról 328-ra, a kihasználatlan közlekedések száma 343-ról 138-ra csökkent. Növekedés csak a jogosulatlan árufuvarozásoknál történt, ami 111-ről 259-re emelkedett. (Közlekedési Közlöny, 1955/28. szám. VII. 10.)

26. Közlekedési Közlöny, 1955/31. szám. VII. 31.
27. Közlekedési Közlöny, 1955/42. szám. X. 16.
28. Közlekedési Közlöny, 1955/47. szám. XI. 20.
29. Közlekedési Közlöny, 1955/50. szám. XII. 11.
30. Közlekedési Közlöny, 1955/48. szám. XI. 27.



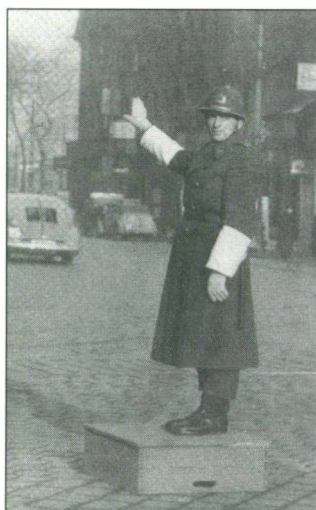
25. ábra

1945 tavaszán ilyen zsúfoltak voltak egyes budapesti villamosok.
A kívül kapaszkodók jegyet sem váltottak



26. ábra

Forgalomirányító szovjet
katonalány Budapesten



27. ábra

Forgalomirányítás Budapesten
az 1950-es években



28. ábra
Magasított forgalomirányító
őrhely Budapesten
az 1950-es években



29. ábra
A női rendőr század tagjai
a forgalom ellenőrzésében
is részt vettek



30. ábra
Motorkerékpáros rendőr
intézkedés közben Budapesten
az 1950-es évek elején

Vegye ki jobban a részét a begyűjtésből a Begyűjtési Szállítási Vállalat

A terménybegyűjtés idején az autóközlekedési vállalatok a terményforgalmi szervek részére szükséges gépkocsi-mennyiséget ez ideig minden esetben biztosították. Ezenfelül sok esetben elősegítették a malmok és a cseretelepek közötti közúti szállítások gyors lebonyolítását is.

Az ellenőrzések során megállapították, hogy amíg az autóközlekedési vállalatok a terményforgalmi vállalatok és a malmok részére a legnagyobb erőfeszítéssel tudják csak biztosítani a szállítások lebonyolításához a szükséges fuvareszközöket, addig a Begyűjtési Szállítási Vállalat — holott e szállítási feladatok ellátása profiljába tartozik — nagy mennyiségű szabad kapacitású gépkocsit ajánl fel a vidéki autóközlekedési vállalatok menetirányítójának. A bajai és a kecskeméti AKÖV működési területén pl. augusztus hónapban alig egy hét alatt a Vállalat következő gépkocsijai részére biztosítottak a menetirányítók részben távolsági, részben helyi fuvarfeladatokat:

az FC—819. frsz. tdk. részére 16-án és 17-én;
az FD—268. frsz. tdk. részére 19-én;
az FH—102. frsz. tdk. részére 17-én;
az FH—749. frsz. tdk. részére 17-én és 19-én;
az FH—874. frsz. tdk. részére 16-án;
az FI—381. frsz. tdk. részére 15-én, 16-án és 19-én;
az SB—325. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én, 15-én, 18-án;

az SB—328. frsz. tdk. részére 19-én és 20-án;
az SB—550. frsz. tdk. részére 15-én;
az SC—290. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én, 12-én, 13-án, 15-én és 16-án;
az SL—368. frsz. tdk. részére 6-án, 10-én, 11-én és 12-én;
az SL—382. frsz. tdk. részére 3-án, 10-én, 11-én, 12-én, 13-án, 15-én és 17-én;
az SL—509. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én és 17-én;
az SL—528. frsz. tdk. részére 10-én;
az SM—597. frsz. tdk. részére 15-én;
az SN—322. frsz. tdk. részére 15-én;
az SL—736. frsz. tdk. részére 23-án;
a VE—388. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én, 12-én, 13-án, 17-én, 18-án, 19-én és 22-én.

Ezek a profilon kívüli szállítások, illetve ez a szabad gépkocsi kapacitás egyrészt azt bizonyítja, hogy a Begyűjtési Szállítási Vállalat vidéken a malmok ellátásához és a cseretelepek feltöltéséhez jól felhasználható, igen számottevő kapacitással rendelkezik. Másrészt a felügyeleti szervek sem igyekeznek kellő átcsoportosítással a szabad kapacitásként mutakozó gépkocsikkal a begyűjtési-szállítási feladatok zökkenőmentes teljesítését elősegíteni.

31. ábra

Sok kritika érte a begyűjtésben foglalkoztatott gépkocsik felhasználóit

Jobb szervezést a cukorrépaszállításoknál!

A szegedi és a debreceni autóközlekedési igazgatóságok jelentése szerint szeptember hó 5. és 10-ike között az érdekelte AKÖV-ök megkezdtek a cukorrépaszállításokat a szolnoki, a sarkadi és a mezőhegyesi cukorgyárak részére.

Az autóközlekedési szervek jó szervezési munkával minden lehetőt elkövettek, hogy a cukorgyárak folyamatos munkájának biztosítása érdekében a tehergépkocsikon történő cukorrépaszállítás zavartalanul bonyolódjék le. Sajnos, egyes cukorgyárak részéről nem minden esetben tapasztalható ilyen törekvés. Pl. a szolnoki Cukorgyár örmenykúti munkahelyén a répaöldőrlől sokszor 80—90 kg-os

kupacokból kell a gépkocsikat megrakni, s ez természetesen az autóközlekedési vállalatok által elvállalt súlymennyiség nem teljesítését, a gépkocsik indokolatlan várakoztatását és a szükségesnél több gépkocsi igénybevételét idézi nem egyszer elő.

Az ilyen eljárás gondatlan, helytelen szervezésre vall. A cukorgyárak igyekezzenek a szervezés terén fellelhető hibáikat kiküszöbölni, mert ellenkező esetben az autóközlekedési vállalatok feladataikat nem tudják teljesíteni, elégséges gépkocsi nem fog rendelkezésre állni és akadályoztatva lesz a cukorgyárak folyamatos termelése.

32. ábra

*A gépkocsik jó kihasználásának alapvető feltétele volt
a jó együttműködés*

Gépkocsik a begyűjtés területén

A mezőgazdasági termények betakarítása, a lakoságnak gyümölcsés és zöldségfélékkel történő ellátása komoly feladatokat ró mind az autóközlekedési vállalatok, mind a begyűjtést végző fuvarozatók részére. Általánosságban megállapítható, hogy a mezőgazdasági termékeknek a begyűjtése a folyó évben a múlt évihez képest szervezetlenebb, gazdaságosabb. Ennek ellenére azonban még most is számos hiányosság tapasztalható egyes fuvarozók és fuvarozatók munkájában.

Számos esetben tapasztalható, hogy a begyűjtést végző gépkocsikat 1–2 órai késéssel állítják ki fuvarba. Ennek a késői kocsikiállításnak legtöbbször a gépkocsik meghibásodása, illetve azok javítása az oka. De nem egyszer súlyos mulasztás terheli emiatt az autóközlekedési vállalatokat is. A Kaposvári Autóközlekedési Vállalat vezetője pl. augusztus 9-én 5 órakor a gépkocsivezetők részére tervismertető értekezletet tartott, aminek következtében az értekezletre visszatartott mintegy 25 gépkocsivezető csak 2–3 órai késéssel tudott fuvarba indulni.

Komoly hiányosság mutatkozik több, a Begyűjtési Minisztérium és a Szóvosz felügyelete alá tartozó fuvarozató munkájában is. A Begyűjtési Minisztérium a szükségesnél több gépkocsira tervez, amelynek káros következménye a fölösleges gépkocsiátcsoportosítás. A Szolnok-megyei Terményforgalmi Egyesülés augusztus első dekádjára kiutalt 19 gépes és 6 pótkocsiból csak 15 gépkocsit foglalkoztatott. A Fejérmegyei Terményforgalmi Egyesülés 11 db. gépkocsi helyett 7-et, a Veszprémmegyei Terményforgalmi Egyesülés 8 kocsit helyett csak 4-et vett igénybe. A Zalamegyei Terményforgalmi Egyesülés a be-

gyűjtési feladatokra kiutalt gépkocsiból 3 db.-ot lemondott.

A Középmagyarországi Földmivesszövetkezetek Szállítási Vállalatának Székesfehérvári Kirendeltsége 5 db. begyűjtéses kocsiból csak egy db.-ot tudott begyűjtési feladatokkal ellátni. A Zalamegyei Földmivesszövetkezet a rendelkezésére bocsátott 7 db. gépkocsiból csak 5-öt, a Kaposvári FMSz. Szállítási Vállalat a részére begyűjtési célokra kiutalt 10 gépes- és 2 pótkocsi helyett csak 5 gépkocsit tudott foglalkoztatni begyűjtési munkában.

Szervezetlenség tapasztalható itt-ott a Szóvosz szállításaiban is; a dunaföldvári kirendeltségénél történt főlősleges árumozgató. Pl. VIII. hó 5-én az YE-168. frsz. gépkocsi Budapestre 40 q paradicsomot szállított Bonyhádra, VIII. hó 6-án Dunaföldvárról 40 q zöldbabot fuvarozott Budapestre és Budapest Nagyvársátelepről visszútban 40 q paradicsomterheléssel tért vissza Szekszárdra, a Dunaföldvári FMSz. rendelkezése alapján.

A Bajai F. M. Száll. Vállalat a begyűjtéses gépkocsikkal sorozatosan profilon kívüli feladatokat lát el: VIII. hó 9-én a 065416., 065581., 065483. és a 065996. sz. menetlevelek szerint a Sükösdí Tőzgebánya részére tőzeget fuvarozott Sükösdí bányára—Baja vasútállomás viszonylatban.

Korántsem mondható a begyűjtési munka a többi begyűjtést végző szervek területén sem hibátlan. Nemcsak a mutatók, hanem a helyes fuvarozásszervezésben, a gépkocsiigénylésekben, a rakodási idő csökkentésében és a fölösleges gépkocsiállások megszüntetésében, valamint az áruk előkészítésében is. E hibák kiküszöbölésével lehet csak gépkocsival elvégzendő begyűjtési szállítások zavartalanítását biztosítani.

33. ábra

Példák az 1954-ben előforduló fuvarozásszervezési nehézményekből

Az értekezlet résztvevői tanácskozáuk eredményeit határozatokba foglalták össze. A főbb határozatok a következők:

- az autóközlekedési vállalatoknál a tervszerinti fajlagos km-önköltséghez viszonyítva 2%-os megtakarítást kell elérni;
- az ésszerűen és gazdaságosan hosszátvált fuvarozások megszüntetése révén el kell érni, hogy az autóközlekedési vállalatoknál az átlagos szállítási távolság a csúcsforgalom ideje alatt az 1954. II. évnegyedhez viszonyítva 5%-kal csökkenjen;
- a fuvarozatók és a fuvarozók főfelügyeleti hatóságai, valamint a Közfürdő Főosztály Ellenőrző Osztály a legszigorúbban ellenőrzik, hogy a csúcsforgalom tartama alatt a távolsági fuvarozásokat és a vállalatvezető nyilatkozati alapján történő közlekedési módosításokat a legszűkebb körre korlátozzák;
- az autóközlekedési vállalatok biztosítják a tehergépkocsi késedelemmentes kiállítását. Gondoskodni kell arról, hogy a begyűjtési tehergépkocsi a gépkocsi-kiállítás időszaka kezdő napján legkésőbb 7 órakor fuvarképes állapotban jelenkezzenek a megadott munkahelyeken;
- mindenütt, ahol az előfeltételek megteremthetők, az autóközlekedési vállalatok kizárólag előre meghatározott súlyú árumennyiségnek előre meghatározott időtartamon belül történő elfuvarozására vállalkoznak kötelezettséget. Törékedni kell a Rákóczi-mezsgalom kiállítására is;
- a fuvarozatók tegyék meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a fuvarozott áruk fel-, illetve lerakása a lehető leggyorsabb időn belül megtörténjen. E célból biztosításnak kell szólni a munkatársaknak a rakodómunkát, a kiállításokat megfelelően készítsék elő, és a fuvarozásokat úgy tervezik meg, hogy a tehergépkocsi a fel- és a lerakóhelyekre ne egyszerre, hanem sorban egymásután érkezzenek meg.

34. ábra

Az 1954-ben tartott IV. Tehergépjármű Közlekedési Értekezlet főbb határozatai

Néhány szó a megyei szállítási előadókról

Az elsőbbségen csupán két megye területéről adunk „pillanatfelvételt”-t a megyei szállítási előadó munkájáról. Nagy Imre elvtárs kongresszusi beszámolója világosan rámutatott arra, hogy ezúttal – a hibák elkerülése érdekében – az addiginél jóval nagyobb hatáskört kell biztosítani a tanácsai szervek részére. Feltehetően szükséges tehát, hogy ez szállítási vonalon is érvényesüljön s a megyei szervek teljes aktivitással, öntevékenyen dolgozzanak a helyi jellegű szállítási sikeres lebonyolítása érdekében.

A közúti ellenőrzés hírei

A KPM Autófelügyelet eddigi ellenőrző munkájának eredménye nemcsak a közúti forgalomban, hanem a járási és a megyei bíróságok munkájában is megmutatkozik. A bírósági tárgyalások megszorodtak, a mulasztók gyakorta nagy pénzbüntetésben részesülnek.

A következő esetek szintén bírósági tárgyalásra kerültek:

- A solti gépállomás VA 808. rsz. vontatójával, 1954. XII. 28-án, a szigeti Erdőgazdaság részére bányafát fuvarozott.
- A sükösdői Paprikafeldolgozó Célgazdaság VE 404. sz. vontatójával 1954. XII. 28-án az igazgató részére tűzifát szállított.
- A Begyűjtési Szállítási Vállalat SA—284. rsz. gépkocsija 1954. XII. 30-án magánosok részére tűzifát szállított; XII. 28-án pedig az SB—322. rsz. gépkocsijával Harta—Solt viszonylatban a malomigazgató felesége és leánya utazott.
- A kecskeméti Sertéstenyésztő és Hízoló Vállalat XII. 30-án az FH—650. rsz. gépkocsival egy magános személygépkocsiját vontatta Kecskemétről Budapestre.
- A Könnyűipari Szállítási Vállalat I. 2-án FI—540. rsz. gépkocsijával magánosok részére tűzifát fuvarozott.
- A Bács megyei Földművelésszövetkezetek Szállítási V. 1954. XII. 29-én az UC—973. rsz. gépkocsival kisközségi termelőszövetkezetek részére végzett fuvarozást.
- a *Belkereskedelmi Iparcikkeket Szállító Vállalat* 1954. nov. 27-én az FD—514. és SL—269. frsz. gépkocsival magánosok részére bűtort szállított Budapest területén;
- a *Nagymiskolci Állami Gazdaság* 1954. nov. 25-én a VD—847. frsz. vontatójával magános részére szenet szállított;
- a *Fővárosi TEFU Vállalat* ez év jan. 5-én az YA—182. frsz. gépkocsival magános részére Budapest területén ingóságot szállított;
- a *Begyűjtési Szállítási Vállalat* 1954. dec. 8-án a SA—877. frsz. gépkocsival Dunaföldváról Szekszárdra engedély nélkül személyeket szállított, majd ez év jan. 12-én a SA—861. frsz. gépkocsival Sárvárról a Lakáskarbantartó KTSZ részére Szombathelyre meszet és kirakatberendezést fuvarozott;
- a *Miskolci Mélyfúró Vállalat* FH—523. frsz. gépkocsija 1954. dec. 7-én két mázsa süllyal Miskolcra Budapestre jött körzethatárátlépési engedély nélkül és üres menetlevéllel;
- a *Fejérmegyei Állatforgalmi V.* ez év jan. 25-én a FH—448. frsz. gépkocsival a dolgozói részére tüzelőt szállított;
- a *Sárközi Állami Gazdaság* ez év jan. 26-án a SB—841. frsz. gépkocsival alkalmazottjának átköltözési ingóságát szállította Paksról Soltvadkertre.

36. ábra

A Közlekedési Közlöny rendszeresen közölte az Autófelügyelet által megállapított főbb szabálytalanságokat



37. ábra

A teherautóközlekedés áru- és menetirányító szervezetében
 1955 végén 1 főigazgatósági, 6 igazgatósági, 27 vállalati
 és 87 körzeti áru- és menetirányító szolgálati hely működött

Segítsük a tehergépkocsi menetirányítókat

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium közúti áru- és menetirányítóinak pót- és visszfuvar biztosító munkája nem könnyű. A távolsági forgalomban mégis biztató eredmények állapíthatók meg: egyre szaporodik az oda- és visszautban is terhelten közlekedő tehergépkocsik száma és ezzel csökken az üres kilométerteljesítmény, növekszik a tehergépkocsik kihasználtsága. Az eredmények nagyobbak lehetnek, ha — többek között — a közúti áru- és menetirányítóknál bejelentkező célfuvarozási vállalati és közúti tehergépkocsik a pótfuvar biztosítása érdekében a menetirányítás jogos kívánságait jobban figyelembe vennék, illetve a bejelentkezési kötelezettséget és az azzal kapcsolatos szabályokat jobban megtartanák. Elég széles körben tapasztalt jelenség pl., hogy a nem közhasználatú tehergépkocsik ponyva és magasító nélkül jelentkeznek a menetirányítóknál, ami az őszi-téli hónapok csapadékos időszakában sok esetben meggátolja az egyébként rendelkezésre álló pótfuvar elvégzését. Az elmúlt hónap 25-én pl. az 1. sz. ÉPFU SD—169., SB—163., SD—432. frsz. tehergépkocsijai Pécsen hiányos felszereléssel jelentkeztek. A menetirányító által pótfuvarként árukat — károsodás veszélye miatt — a ponyvahiányos kocsikra felrakni nem lehetett. A három ÉPFU kocsi ezért üresen tért vissza Budapestre.

A bejelentkező tehergépkocsik vezetőinek vonakodására,

csekély együttműködési készségre jellemző pl., hogy f. évi október 26-án a 15. sz. AKÖV Tolbuchin körüti menetirányítójánál az FH—781. frsz. kocsi (Közúti Kőanyag Szállító V.) vezetője azt kérte, hogy pótfuvar nélkül engedjék el Nyíregyházára, mert a hajtókar csapága meghibásodott és csak üresen vállalkozik visszatérni telephelyére. A menetirányító ezt a kifogást nem fogadta el. A gépkocsivezető másnap újból jelentkezett s ekkor már vállalta a pótfuvar. Az indokolatlan huza-vona esete tükröződik az Ikarusz V. 63. próba frsz. kocsija vezetőjének eljárásában is, aki ugyancsak az előbbi menetirányítónál jelentkezett november 4-én 7 órakor azzal, hogy Budapest—Győr viszonylatban üresen közlekedik.

A vezető a menetirányító által adott Mosonmagyaróvár rendeltetésű fuvarra nem vállalta. Csak hosszabb idő eltelte után sikerült győri küldeményt biztosítani a tehergépkocsi részére.

Sajnos, az említett esetek nem elszigeteltek. Sok-sok olyan példát lehetne felsorolni, amikor a bejelentkező tehergépkocsi vezetője az erre vonatkozó szabályok nem ismeréséből vagy más okból kifolyólag a helyesen eljáró közúti áru- és menetirányító munkáját nehezíti, s számos esetben akadályozójává válik — a pót- vagy visszfuvar megküldésén keresztül — a tehergépkocsik gazdaságosabb kihasználásának.

38. ábra

*A gépkocsik gazdaságosabb foglalkoztatását
a menetirányítók sem tudták egyedül megoldani*

A közúti árufuvarozás szervezése és problémái

1955-ben a közúti áru- és menetirányító szolgálat eredményei az alábbiak voltak:

	AKÖV-ök	Közületek
Összes pótfuvarok száma:	24 225	5 785
Összes pótfuvarkilométer:	2 409 027	753 923
Összes pótfuvar árutonna-kilométer:	10 510 670	3 040 271
Vállalati többlet bevétel (Ft):	15 701 917	4 242 894

A gépkocsit üzemeltetők többlet bevétele: 7 049 940 Ft volt (39. ábra).

1955-ben a rendszeres darabáru-járatok száma 214, a forgalomba bekapcsolt községek száma: 3329, a fuvarozott darabáruk súlya: 245 ezer tonna volt. 1956-ban az IKARUS gyár 3 db fedett, darabáru szállítására tervezett teherkocsi prototípusát készítette el, és próbaüzemre átadta az AKÖV-nek. Megjelent Budapest utcáin az első magyar gyártmányú jégszállító autó is, aminek kocsiszekrényét különleges szigetelő anyagból készítették azért, hogy a jég a legnagyobb melegben se olvadjon el. Forgalomba állítottak még jégszállító pótkocsikat is.¹

1955. december 8-án és 9-én tartották meg Budapesten az első magyar közlekedési konferenciát, amin öt fő kérdést tárgyaltak meg:

1. eredmények és feladatok a közlekedés fejlesztésében;
2. a közlekedési üzemágak optimális együttműködése;
3. útgazdálkodás;
4. önköltségsökkentés és új technológia alkalmazása;
5. a korszerű járművek szerkesztési alapelvei.²

1956. január 1-től az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet két új egységgel bővült. A Minisztertanács rendeletére Országos Porlasztóbeállító szolgálatot állítottak fel. A másik részleg külső megbízásokra végzett vizsgálatokat, és kipróbálásra váró prototípu-

sokat is legyártott. A Kartográfiai Vállalat is pótolta egy régi hiányt: ötvenezer példányban kiadták Magyarország közúti térképét, ára 45 Ft volt.

Ebben az évben ismét napirendre került a bizonylati fegyelem megszilárdítása. Hangsúlyozták, hogy a tehergépkocsi-fuvarozás legfontosabb bizonylata a menetlevél. A fuvarozó és a fuvaroztató a gépkocsivezetővel együtt felelős a menetlevél helyes vezetéseért, és a bizonylati fegyelem megjavítása érdekében közös erővel mindent el kell követni.

1956 nyarán kezdte meg működését a Kisipari Szövetkezetek Szállítási Irodája. Az iroda biztosította a szövetkezetek állományába tartozó gépkocsik jó kihasználását és gazdaságos elosztását. Gondoskodott a darabárulküldemények gyors szállítása mellett a járművek kellő kihasználásáról is. Műszaki ellenőrzést gyakorolt a gépkocsik felett, szervezte és irányította a gépkocsik javítószolgálatát.³

Az 1956. október 23-át követő események után különösen megnőtt a kereslet a tehergépkocsik iránt. Erről a Közlekedési Közlöny 1957. január 27-én így számolt be: *„Voltak hetek, amikor a vasút egyáltalán nem, vagy csak alig működött. Az élet a harcok és a sztrájkok idején sem állt meg: a legelemibb szükségleti cikkekkel akkor is ki kellett elégíteni a lakosság és a közintézmények szükségleteit. Ilyen körülmények között különösen megnőtt a gépkocsik értéke és az autóközlekedési dolgozók iránti megbecsülés. Örömmel és büszkeséggel állapíthatjuk meg, hogy a gépkocsiközlekedés ekkor is megfelelt a várankozásoknak, osztatlan elismerést váltva ki a lakosság legszélesebb köreiben. Lényegében a legnehezebb időszak elmúltával sem csökkent a fuvaroztatók körében az a törekvés, hogy szállítási feladataikat lehetőleg gépkocsival oldják meg. A tárgyilagosság kedvéért el kell ismerni, hogy ez az igény ma még sok esetben indokolható a jelenlegi helyzettel. A gépkocsiközlekedés ugyanis rugalmassága folytán könnyebben alkalmazkodik a ma még sok helyütt nehézségekkel küzdő üzemi termeléshez, mint például a vasút. Sok helyütt a gazdasági okok is szükségessé teszik gépkocsik alkalmazását ott, ahol azelőtt vasút működött. Az ipar és a kereskedelem körében ugyanis még sok a hiánycikk és ilyen körülmények között elsőrendű érdek fűződik a leggyorsabb közlekedési eszköz alkalmazásához. Mindezek együttes következménye, hogy az október 23-át követő események következ-*

tében a számban megcsappant, és az erősen elhasználódott tehergépkocsiknak kapacitásukat meghaladó feladatokkal kellett megbírkóznuk”⁴ (40. ábra).

1957-ben a közúti közlekedés szervezetében az alábbi vállalkozások történtek: február 1-től megszűnt a KPM Autóközlekedési Főigazgatóság, feladatkörét a KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya vette át. A Főosztály a KPM épületébe a harmadik emeletre költözött. Az autójavító és alkatrész-gyártó vállalatok közvetlen irányítására pedig Autófenntartó Ipari Tröszt alakult. A Tröszt Budapesten a VI. kerület, Lenin krt. 96. sz. alatt kezdte meg működését. A volt Autóközlekedési Főigazgatóság országos főmenetirányító szervezete február 1-től kezdődően változatlanul a Budapesti Autóközlekedési Igazgatóság keretében működött. Szintén február 1-től a KPM Budapest területén új teherautófuvarozási vállalatot létesített Budapesti 18. sz. Autóközlekedési Vállalat néven (székhelye: Budapest, XIII., Lehel út 10/a). A vállalat főként kis teherbírású gépkocsikkal rendelkezett, és így jelentős segítséget nyújtott a fővárosi szállítások lebonyolításában.

Tekintettel arra, hogy Budapesten kevés kis kapacitású állami tehergépkocsi volt üzemben, jelentősen megnövekedett a magánfuvarozók száma. Ezen a hiányosságon akkor úgy próbáltak segíteni, hogy a 18. sz. AKÖV mintegy 30 db kis kapacitású tehergépkocsiját nagy taxiórákkal szerelték fel, és ezek taxidíjszabással álltak a szállítók rendelkezésére⁵ (41-42-43. ábra).

A KPM Autófelügyelet 1957 elején már teljes apparátusával ellenőrizte a közúteket, a célfuvarozási vállalatok és a közhasználatú fuvarozási vállalatok által végzett áruszállításokat. Megállapították, hogy a közutakon végzett fuvarozásokkal kapcsolatos szabálytalanságok nagymértékben növekedtek. A szabálytalanságokat elkövető vállalatok minden esetben kizárólagos vállalati érdeket, sok esetben az egyéni és magánérdekeket tartották szem előtt, ezáltal megszegték az érvényben lévő rendeleteket, figyelmen kívül hagyták az általános népgazdasági érdekeket⁶ (44. ábra).

1957. május 17-én a KPM-ban Csoltó László KST mb. titkár elnökletével munkaértekezletet tartottak a megyei szállítási előadók részére. Az értekezleten megvitatták a fuvarozók és a fuvaroztatók közötti együttműködés megjavítását, kitértek az ötnapos munkahét

bevezetésével kapcsolatos zavarokra is. Hangsúlyozták, hogy péntek délutántól hétfő reggelig az áruk fogadása szünetel, a küldemények felgyülemlenek a vasúton, a házhozfuvarozásuk sok esetben csak a keddi napon lehetséges. A hiányosságok megszüntetése érdekében a megyei szállítási előadók helyszíni vizsgálatokkal segítik majd az áruátvételek zavartalan lebonyolítását, és foglalkoznak a komplex brigádokkal is, amelyeket a legtöbb megyében az utóbbi időben elhanyagoltak.⁷

A KPM. VI. Autóközlekedési Főosztály 1957. június 1-től megszüntette a MÁVAUT autóbuszjáratokon a lejárt menetjegyek leszállás előtti kötelező leadását. Ezt az intézkedést az a tény szükségessé, hogy túl sok időt vett igénybe a lejárt menetjegyek elszedése, a hivatalos utazásoknál ezek helyett az igazolás kiadása, másrészt az újabb típusú autóbuszokon (IK 610, 60, 55.) a gépkocsivezető ezt a munkát nem tudja elvégezni.⁸

A Központi Szállítási Tanács 12/4/1957. sz. határozatával a 36/11/1953. KSZT. sz. alatt jóváhagyott Tehergépkocsi Fuvarozástervezési Utasítás módosítását rendelte el, ami júniustól lépett életbe.⁹

A közlekedési tárcsa 1957 augusztusában tartott először együttes Országos Szállítási Értekezletet. A korábbi években az egyes közlekedési ágazatok külön-külön tartották országos tanácskozásukat, ami már bizonyos mértékben sematikusá vált. Ezen az új formában szervezett értekezleten a vasúti, tehergépkocsi, hajó- és szekérfuvarozás, valamint a belföldi szállítmányozás őszi forgalmi problémáit együttesen tűzték napirendre. A résztvevők a gazdasági tárcák, a szállítási szempontból legjelentősebb fuvaroztatók képviselői, a megyei szállítási előadók és a közlekedési tárcsa, valamint a közlekedési vállalatok vezetői voltak. Az értekezlet Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter megnyitó beszédével kezdődött. A miniszter többek között hangsúlyozta, hogy az ez évi őszi forgalom minden eddiginél kedvezőbb körülmények között indul. A szállítási feladatok nem emelkedtek a korábbi években megszokott ütemben, sőt több szállításigényes beruházás is elmaradt. Az őszi forgalom nem látszik nehéznek, de több kedvezőtlen jelenség miatt mégis meg kellett tartani az országos tanácskozást. Ilyenek voltak például:

– a szállítási kapacitások elégtelen kihasználása sok tekintetben már tűrhetetlen (45. ábra);

– jelentősen csökkentek a szombati és vasárnapi rakodások. Meg kell győzni a dolgozókat, hogy a heti pihenőnap máskor is kivehető, nemcsak vasárnap. Ha a meggyőző szó nem elég, kormányintézkedés kell.

– A fuvarozók és a fuvaroztatók összefogása és jó munkája az őszi forgalomban népgazdasági érdek és hazafiúi kötelesség.

Az értekezlet előadója Földvári László miniszterhelyettes volt, aki ismertette az őszi forgalom legfontosabb feladatait az egyes közlekedési ágakra vetítve. Kitért a hiányosságokra is. A tehergépkocsi-közlekedés terén például arra, hogy törekedni kell a napi legalább 15 órás foglalkoztatásra, a gépkocsik kétirányú kiterhelésére, a pótkocsik felhasználására, a menetrendszerű darabárus járatok jobb kihasználására, a mennyiségvállalásos fuvarozási forma fejlesztésére, a szállítási tervfegyelem magjavítására. Kilátásba helyezte a miniszterhelyettes, hogy ha nem történik meg a reális, pontos szállítási adatok időre történő bejelentése, és a jelenlegi számtalan hiba nem szűnik meg, megfelelő adminisztratív intézkedésre lesz szükség.

Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára bejelentette, hogy a munkaszüneti napi rakodások, valamint a tehergépkocsik szombati és vasárnapi igénybevételének fokozására a Központi Szállítási Tanács elnöke százezer forint célprémiumot tűzött ki, amit azon vállalatok szállítási dolgozó között osztanak szét, akik a jelzett feladatoknak a legjobban megfelelnek. További négyszázezer forintot osztanak szét azon vállalatok dolgozóinak, akik az őszi forgalom hónapjaiban a tehergépkocsiknál a mennyiségvállalásos fuvarozási forma alkalmazását, valamint a pótkocsik igénybevételét a legnagyobb mértékben fokozzák. Az értekezlet Katona Antal miniszterhelyettes zárszavával ért véget, aki az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításának nagy politikai jelentőségére hívta fel a figyelmet.¹⁰

A KPM Autófelügyelet 1957 őszén is sok szabálytalanságot állapított meg. A kecskeméti Állami Mezőgazdasági Gépállomás fuvarozásait vizsgálva megállapította, hogy három hónap alatt végzett 149 fuvarozásból 60 szabálytalan volt, a gépállomás bejelentési kötelezettségének nem tett eleget, és a mezőgazdasági jellegű fuvarozások 30%-a szabálytalannak minősíthető. A Szegedi Köztisztasági Vállalat saját gépkocsijaival rendszeresen fuvarozott oxigént Budapestről Szegedre. A Nehézipari Minisztérium igazolása szerint a vállalat a

budapesti Oxigéngyár szegedi lerakatát kezelte, és ezért indokolt volt a szállítás. Az ellenőrök véleménye szerint ezek a szállítások azért nem voltak indokoltak, mert a Köztisztasági Vállalat körzethatár-igazolványa erre nem ad módot, de ez a szállítás nem is tartozik a vállalat profiljába¹¹ (46. ábra).

A magánosok által végzett szekérfuvarozással is foglalkoztak (47-48. ábra). Megállapították, hogy a magánfuvarosok tevékenységére nagy szükség van, mert sok helyen a rendelkezésre álló állami fuvarerő nem képes a feladatokat ellátni. Ügyelni kell azonban arra, hogy a magánosok foglalkoztatása ne történjen kihasználatlan állami kapacitás mellett, és ilyen módon ne keletkezzen a népgazdaság szempontjából indokolatlan és káros konkurencia a magános és a közületi szektor között. Felhívták a helyi tanácsok figyelmét arra, hogy az ő feladatuk a követelmények megtartásáról gondoskodni.¹² A megyei szállítási előadók munkájával kapcsolatban hangsúlyozták, hogy igen fontos feladatuk az is, hogy súlyt helyezzenek a vasút és a gépkocsi közötti együttműködés gyakorlati megvalósításával kapcsolatban a helyi feladatok biztosítására. Ennek első lépcsőjeként meghatározott, rövid távolságú viszonylatokban jelentős árumennyiséget vesz át a vasúttól a közút. Másik fontos feladatuk a szállítási dolgozók vizsgáztatására vonatkozó minisztertanácsi határozat végrehajtásának figyelemmel kísérése. Különösen nagy ezzel kapcsolatban a hiányosság a tanácsi felügyelet alatt működő vállalatoknál, ahol az új szállítási dolgozók egy része nem rendelkezik a szükséges képesítéssel. Lényeges feladatuk még az is, hogy nagy gondot fordítsanak a zöldség-gyümölcs forgalom megfelelő előkészítésére is.¹³ Erre azért volt szükség, mert a kormány 1957-ben új felvásárlási rendszert vezetett be, ami kizárólag az önkéntességre épült. Az új rendszer a mezőgazdasági termék szállításának szervezését a korábbi évekkel szemben nehezebbé tette, mert a konkrét feladatok csak később váltak ismertté a fuvarozást irányító és lebonyolító szervek előtt. Az 1958. évi feladatokat a Központi Szállítási Tanács május havi ülésén tárgyalta, és határozatot hozott a szállítási feladatok zökkenőmentes megoldása érdekében. A határozat előírta a tervezés módját, a terv benyújtásának időpontját, aminek megtartása a fuvaroztatók részéről alapfeltétele volt a fuvarozó vállalatok által elvégzendő feladatok jó teljesítésének. A határozat előírta, hogy júliustól

novemberig a közhasználatú és a célfuvarozó gépkocsiparkból havonta hány darabot kell biztosítani a betakarítási és felvásárlási elszállítási feladatok elvégzéséhez. A mennyiségvállalásos fuvarozási forma növelése érdekében a határozat kimondta, hogy egyes árufajtákat (gabonafélék, cukorrépa, dinnye, tengeri) a fuvarozó csak úgy vállalhat szállításra, hogy a gépkocsival ő rendelkezik, és a fuvaroztató által közölt viszonylat ismeretében a fuvarozás megszervezését is ő végzi. Ezeket az árufajtákat lehetőleg a rakodási tevékenységgel együtt kell fuvarozásra elvállalni. A napi foglalkoztatási idő ebben az időszakban napi 15 óránál is több lehetett, és a gépkocsik jó kihasználása érdekében az üres futás, az állásidő csökkentése s a pótkocsik fokozottabb igénybevétele is cél volt.¹⁴ A Központi Szállítási Tanács kezdeményezésére 1958 nyarán Mezőgazdasági Szállítási Bizottság alakult, aminek munkájában az érdekelt minisztériumok és főhatóságok legjobb szakemberei vettek részt. A bizottság feladata volt, hogy a szállítási igények és a rendelkezésre álló fuvareszközök kapacitása alapján a korszerű közlekedéspolitikai irányelvek figyelembevételével javaslatokat dolgozzanak ki a mezőgazdasági fuvarozási feladatok célszerű, gazdaságos lebonyolításának biztosítása érdekében.¹⁵ A közhasználatú autóközlekedés a cukorgyárak szállításait már az egész ország területén rakodási tevékenységgel együtt vállalta el, és szeptember hónapban mintegy 300-350 fővel több rakodómunkást foglalkoztatott. A fuvaroztatók az ipari szállítási feladatoknál is egyre nagyobb mértékben igényelték a rakodási munkák elvégzését is, ami megteremtette a mennyiségvállalásos fuvarozás feltételeit, és nagyban elősegítette a pótkocsik foglalkoztatásának lehetőségét is.¹⁶

1958. május 1-től a tehergépjármű-közlekedésre vonatkozó körzethatár-korlátozásokat az alábbiak szerint módosították:

1. a célfuvarozási vállalatok gépkocsijai az egész ország területére;
2. a közületek gépkocsijai a telephely szerinti megye területére, ha a fuvarozási távolság 50 km-nél nem nagyobb, átfuvarozási lehetőség a szomszéd megye területére;
3. a mezőgazdasági termelőszövetkezetek tehergépkocsijai: saját, valamint tagjaik háztáji termelvényeik szállítására az egész ország területére, egyéb szállításokra a közületi gépkocsikra megállapított körzethatár érvényes.

4. A földműves-szövetkezetek tehergépkocsijai és

5. a kisipari termelőszövetkezetek tehergépkocsijai a közületek tehergépkocsijaira megállapított korlátozásokkal fuvarozhatnak.

6. A mezőgazdasági gépállomások vontatói mezőgazdasági jellegű fuvarozásoknál a gépállomás működési területére és a szomszédos gépállomások egész területére fuvarozhatnak. Nem mezőgazdasági jellegű fuvarozásoknál területi korlátozás: a fel- és lerakóhely közötti távolság a közúton 24 km-en belül legyen. Tehergépkocsival végzett mezőgazdasági és egyéb fuvarozásokra egyaránt a közületek tehergépkocsijaira megállapított körzethatár érvényes.

7. Minden más szerv üzemeltetésében lévő vontató a telephelytől közúton mért 30 km-es körzeten belül fuvarozhat.

8. A közútra levizsgáztatott dömperek az üzemeltető vállalat működési területén belül a mindenkor rakodási helytől közúton mért 10 km távolságig fuvarozhatnak.

Ezzel a rendelettel egyidejűleg (1958. május 1-től) a TEFU-vállalatok gépjárműveire megállapított körzethatár-korlátozást a módosító rendeletekkel együtt hatályon kívül helyezték, azaz a TEFU-gépkocsik az ország területén korlátozás nélkül fuvarozhattak.¹⁷

Egységes minisztériumi ellenőrzés alá vonták az autóközlekedést és a szekérfuvarozást, ami elősegítette a két közúti közlekedési ág közötti helyes koordinációt is. Ezt igazolta például, hogy a vidéki városokban a helyi áruterítő vagy begyűjtő forgalom egy részét lófogatra terelték át, és a gépkocsikat 2-4 km-es távolságon végzett fuvarozások helyett nagyobb távolságon foglalkoztatták.¹⁸ A SZÖVOSZ Szállítási Bizottsága pedig a gyorsan romló zöldség-gyümölcsárak szállításának vasútról közútra történő átterelésére tett javaslatot.¹⁹

A szekérfuvarozással kapcsolatban sok szabálytalanságot állapítottak meg az ellenőrök. Az érvényben lévő szabályok szerint azokban a helységeben, ahol Belsped-vállalat vagy kirendeltség működött, állami szerv csak a Belsped-del végeztethetett fuvarozást. A 22/1958/III. 7. sz. kormányrendelet szerint közületi vállalat csak akkor végeztethet magánfuvarossal fuvarozást, ha a Belsped nyilatkozatot adott arról, hogy a szóban levő fuvarozást nem vállalja, vagy pedig a vállalat erre a KPM-től külön engedélyt kapott. A fuvarozási teljesítményért járó díjakat azonban a magánfuvaros igény-

bevétele esetén is csak a Belsped-en keresztül lehet elszámolni. Azokban a helységeken, ahol Belsped-vállalat vagy kirendeltség nem működik, ott az állami vállalatok és szervek közvetlenül vehetik igénybe a magánfuvarosokat. Ilyen esetben a megyei és megyei jogú városi tanácsi hivatal apparátusában működő tarifaellenőrök feladata a magánfuvarosok ellenőrzése, illetőleg a felszámított fuvardíjak díjszabás szerinti helyességének ellenőrzése. Hasonló feladata van a tanácsnak a magánfuvarosok által magánosok részére végzett fuvarozásoknál is. A magánfuvarosok foglalkoztatásának ellenőrzése a tanácsok feladata volt. Arra kellett törekedni, hogy a Belsped-vállalatok fuvarozásainak szervezésével, a fuvarszközök megfelelő átcsoportosításával lehetővé tegyék a közületi fuvarozások kielégítését.²⁰

A KPM 1958. november 3-án országos értekezletet tartott a megyei tanácsok, a Budapesti Fővárosi Tanács, valamint a megyei jogú városi tanácsok építési és közlekedési osztályának vezetői részére. Az értekezleten a szállítási feladatokkal kapcsolatban Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára szólalt fel, és többek között rámutatott arra, hogy a megyei tanácsok fontos feladata a magánfuvarozók lehető visszaszorítása a szállítási feladatok megoldásából. Az elmúlt év óta egészségtelenül elszaporodtak a magánosok által végzett fuvarozások, amit a tanácsi szervek is elősegítettek azzal, hogy az illetékes közlekedési szervek megkérdezése nélkül nyakra-főre adtak fuvarozási engedélyt bárkinek, aki kérést terjesztett elő. Helyes volna, ha a közeljövőben a megyei tanácsok végrehajtó bizottsági ülésen foglalkoznának a magánfuvarozással kapcsolatos problémákkal. A megyei tanácsoknak minden erővel támogatni kell az új közlekedéspolitikai célkitűzéseket is, amelyek arra irányulnak, hogy a szállítási feladatokat észszerűbben, gazdaságosabban osszák el az egyes közlekedési ágak között. A megyei tanácsoktól azt kérte a közlekedési kormányzat, hogy az eddigieknél sokkal alaposabb módon vizsgálják meg, hogy milyen további árumennyiséget lehet a vasútról a közútra áttéríteni. Ezt követően Csoltó László azzal is foglalkozott, hogy a megyei tanácsok gyakran mellékesen kezelik a szállítási problémákat, és nem törődnek ezzel a munkaterülettel. Emellett a szállítási előadókat egészségtelenül túlterhelik egyéb munkával is.²¹

1959-ben a termelőszövetkezeti mozgalom fejlődése és megerő-

sődése szükségessé tette az új termelőszövetkezetek szállítási feladatainak maradéktalan, zökkenőmentes és gazdaságos megoldását is. Ennek érdekében az új termelőszövetkezetek a mezőgazdasági gépek mellett vontatókat is kaptak azért, hogy belső anyagmozgatásaikat gépi erővel végezhessék el. A szövetkezetek megalakulása előtt az egyéni gazdálkodók saját lófogattal végezték szállításaikat, aminek a megoldása most elsősorban a mezőgazdasági gépállomások, másodsorban a közforgalmú autóközlekedés feladata lett. A közforgalmú autóközlekedési vállalatok felkészültek az új termelőszövetkezetek szállítási feladatainak gyors és gazdaságos megoldására, a tehergépjárművek egy részét a gócponti helyekről kisebb körzeti helyekre telepítették az ott jelentkező fuvarfeladatok elvégzésére. Az új termelőszövetkezetek iparcikkokkal történő gyorsabb ellátása érdekében a darabárus járatok útvonalát úgy alakították ki, hogy a termelőszövetkezeteket ellátó boltegységeket az útvonalba bekapcsolják. A szakképzettség megteremtése érdekében a termelőszövetkezetek rendelkezésére bocsátották az egyes közlekedési ágakkal kapcsolatos alapismereteket tartalmazó brossúrát, valamint a szállítási feladatok ellátásával megbízott termelőszövetkezeti dolgozók részére oktatást, tanfolyamot tartottak.²²

A szállítási ismeretterjesztő füzetet térítés nélkül bocsátották a termelőszövetkezetek részére. Az 1959. április 16-án tartott munkaértekezleten a megyei szállítási előadók több problémát is megtárgyaltak. Ilyen volt például az, hogy a termelőszövetkezeti mozgalom fejlődésével számos fuvarozással is foglalkozó egyéni termelő lett termelőszövetkezeti tag, így a magánfuvarozó kapacitás jelentősen csökkent. Ilyen körülmények között az is megfontolandó, hogy ahol erre szükség van, a termelőszövetkezeteknek szabad kapacitásuk terhére engedélyezni kellene a fuvarozás végzését. Ezzel kapcsolatban a munkaértekezlet álláspontja az volt, hogy a termelőszövetkezetek elsődleges feladata a mezőgazdasági termelés és az azzal kapcsolatos szállítások elvégzése. Fuvarozási tevékenység részükre csak akkor engedélyezhető, ha az nem gátolja a mezőgazdasági termelés zavartalanosságát, folytonosságát. A megyei szállítási előadók feladatává tették annak elbírálását, hogy megvizsgálják a fennálló helyzetet. Több megyei szállítási előadó is hangsúlyozta, hogy egészségtelen a gépállomások azon törekvése, hogy elsődleges feladatukon – az ál-

lami gazdaságok, termelőszövetkezetek mezőgazdasági jellegű szállítási igényeinek kielégítése – túl egyéb, nem mezőgazdasági jellegű fuvarozásokat vállalnak, ugyanakkor ezen a területen levő mezőgazdasági szervek közhasznú fuvareszközöket vesznek igénybe. Ezen a téren a Földművelésügyi Minisztérium feladata rendet teremteni. Ekkor már nagy számú fuvareszköz volt a mezőgazdasági szervek birtokában, de sem az állami gazdaságok, a termelőszövetkezetek, a gépállomások, sem az államigazgatás vonalán nem volt szállítási apparátus a szállítások tervezésére, szervezésére, a szállítási feladatok összefogására, irányítására lebonyolítására és a szállítások gazdaságosságának vizsgálatára. A munkaértekezlet első lépésként javasolta a megyei tanácsok mezőgazdasági osztályában szállítási előadói munkakör létesítését.²³

1959-ben tovább szaporodtak a törvényellenes, szabálytalan közúti fuvarozások, ami azt bizonyította, hogy a vállalatok, mezőgazdasági szervek vezetői vagy nem ismerik, vagy nem törődnek a tehergépkocsik használatára vonatkozó előírásokkal. A megállapított szabálytalanságok több mint 60%-át a mezőgazdasági szektor állományában levő tehergépjárművel követték el. A felügyeleti szervek és a minisztériumok szigorú intézkedésére lenne szükség ahhoz, hogy a törvénytelenések megszűnjenek.²⁴

A KPM. VI. Autóközlekedési Főosztály rendeletére 1959-ben az autóközlekedési vállalatok és a Belsped-vállalatok fuvarvállaló helyeit az egész ország területén össze kellett vonni. Ekkor az országban 80 AKÖV körzeti menetirányító szolgálati hely és 130 BELSPED kirendeltség működött.²⁵ 1959. június 14-én tartották Budapesten az UVATERV székházában a IV. Országos Szállítási Értekezletet, ami Csoltó Lászlónak, a KSZT titkárának megnyitó beszédével kezdődött. Az elnöki megnyitó után Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter emelkedett szólásra, aki többek között hangsúlyozta, hogy megbízható becslések szerint a nyári és az őszi hónapokban 30%-al több lesz az elszállítandó áru mennyisége, mint az elmúlt évben. Ennek ismeretében már most megállapítható – mondta a miniszter –, hogy akármilyen erőfeszítést teszünk, ha nem kapunk megfelelő műszaki segítséget, nem tudunk megbirkózni a feladatokkal. Az autóközlekedés területén sokáig már nem tartható, hogy az üzemek óradíjas elszámolással béreljék a tehergépkocsikat,

meg kell valósítani a legszélesebb körben a mennyiségvállalásos fuvarozást. Afelett sem lehet napirendre térni, hogy a közületi gépkocsi kihasználása csak töredéke az AKÖV kocsik kihasználásának. A miniszter beszéde után 19 felszólalás hangzott el.²⁶

A Központi Szállítási Tanács titkársága 1959. július 30-án munkaértekezletet tartott a megyei szállítási tanácsok szállítási előadói részére. A megyei szállítási előadók rámutattak arra, hogy kormányzatunk igen jelentős mennyiségű új tehergépkocsit bocsátott a termelőszövetkezetek rendelkezésére, de egyes helyeken nem megfelelően használják a gépkocsikat, sok esetben illetéktelen fuvarozást végeznek velük. Mind nagyobb nehézséget okoz az is, hogy a mezőgazdaságban nincs megfelelő szállítási szervezet. Jobb szervezéssel nem lenne szükség a mezőgazdaságot fuvarszközökkel megsegíteni, a szállításaikat saját fuvarszközeikkel is megoldhatnák. Többen hangsúlyozták az éjjeli, a vásár- és ünnepnapokon történő rakodások megszervezését is.²⁷

1959 nyarán rendkívüli mértékben elszaporodott a tehergépkocsival történő személyszállítás. A csoportos személyszállítás engedélyét a területileg illetékes autóközlekedési igazgatóság adta ki, de sokan engedély nélkül - vagy nem az engedélyezett személyszállítást - végezték a tehergépjárművel. Mások nem az engedélyezett járművel, útvonalon, napon vagy az engedélyezett céllal végeztek csoportos személyszállítást. Az is gyakran előfordult, hogy a társadalmi szervek nem a megye területén és nem az engedélyt kiadó társadalmi szerv sajátos céljaira szolgáló utazásra használták fel engedélyüket.²⁸

1959. szeptember 16-17-18-án rendezték meg Budapesten a II. Országos Közlekedési Kongresszust, ami három ülészakból állt. A megnyitó ülés általános, valamennyi közlekedési ágazatot érintő kérdéssel foglalkozott, a szakosított üléseken külön-külön tárgyalták meg a vasút, a közút, a hajózás és a légiközlekedés fejlesztési problémáit, majd a záróülés ismét közös tanácskozás volt. A közúti közlekedés ülésén Földvári László miniszterhelyettes elnökölt, az ülés előadói pedig Ivócs Béla, a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály vezetője, és Molnár János, a KPM. II. Útfőosztály vezetője volt. Ivócs Béla többek között vázolta, hogy hazai viszonyaink között 1965-ig az összes áruszállítás 55-58%-át gépkocsival kell elvégezni,

ami a gépjárműállomány jelentős növelését teszi szükségessé. Hasonló fejlődés előtt áll az autóbusz-közlekedés is, és jelentősen növekszik a magán személyautók száma is. Mindezek együttesen a gépkocsigyártó ipar és az alkatrészgyártó ipar fejlesztését, a szervízhálózat kiépítését is megkövetelik. Végül hangsúlyozta, hogy a káderfejlesztés halaszthatatlan megoldást kíván, mert megfelelő személyi állomány nélkül nem hajthatók végre az autóközlekedésre váró feladatok.²⁹

Az autóközlekedés területén az 1956. évi árvíz óta nem hajtottak végre akkora központi szervezést, mint 1959 őszén. Külön megyei összekötők járták a megye területét, az autóközlekedési igazgatóságok létszámából függetlenített dolgozók kizárólag a mezőgazdasági szállítások szervezésével és ellenőrzésével foglalkoztak, és a KPM. VI. Autóközlekedési Főosztályáról is külön kijelölt dolgozók segítettek az egyes igazgatóságok területén mutatkozó mezőgazdasági szállítási feladatok megoldását. Az ország egész területéről naponta jelentések érkeztek a feladatokhoz szükséges fuvarszköz igényekről, azok kielégítési módjáról, a fuvarszközök kihasználásáról, valamint az esetleges rendelleneségekről. Szükség esetén azonnal közvetlen központi intézkedés kiadására került sor. A feladatok végrehajtása során azt is megállapították, hogy a mezőgazdasági szállítások megoldásához nem elég csak a közhasználatú autóközlekedés rendkívüli intézkedése, törekvése, ehhez hozzá kell járulni az összes tehergépkocsival rendelkező szerveknek. Nagyobb terhet kell vállalni a célfuvarozási vállalatoknak, a fuvaroztatóknak pedig törekedni kell a tehergépjárművek maximális kihasználására. Nem fordulhat elő, hogy a betakarításhoz biztosított tehergépjárművekkel egyéb, nem a legfontosabb feladatokat végezzék. A megyei tanácsok szerveinek is nagyobb segítséget kell nyújtani a feladatok megoldásához, de nem csak azzal, hogy összegyűjtik a fuvarszköz igényeket, és azok indokoltságának megállapítása nélkül követelésekkel lépnek fel, hanem az igényeket értékeljék, és kutassák fel a megye területén fellelhető szabad fuvarszközöket, s irányítsák azokat a mezőgazdasági feladatok megoldására. A KPM nagy területi átcsoportosításokat hajtott végre, mert a feladatok nem egyformán jelentkeztek az ország területén.³⁰

A népgazdaság mindent elkövetett a mezőgazdasági szállítások ma-

radéktalan megoldása érdekében³¹, ennek ellenére éppen a mezőgazdaság területén fordult elő, hogy a fuvarszközöket nem a fontos feladatoknak megfelelően foglalkoztatták.³²

1959 őszén a mezőgazdasági termékek betakarításánál új feladatként jelentkezett a siló-kukorica betakarítása. Ez az eddig ismeretlen szállítási feladat nagy nehézségek elé állította a KPM mellett működő Operatív Szállítási Bizottságot, az egész közhasználatú autóközlekedést, de az érdekelt gazdasági tárcákat is. A feladat teljesítése augusztus végén kezdődött, és elsősorban a gépállomások fuvarszközeivel kellett volna megoldani, de az kevésnek bizonyult. Ezért kényszerült a közhasznú autóközlekedés arra, hogy az egyéb közhasznú gazdasági tárcáktól elvont gépkocsikkal segítséget nyújtson a gépállomások és a termelőszövetkezetek részére. A betakarítás megkezdése óta mintegy 500-700 db közhasználatú gépkocsi és a gépállomásoktól váltakozva 1100-1700 vontató végezte ezt a munkát. A feladatok naponta egyes területeken más-más mértékben jelentkeztek, ezért a felméréseket egy központilag irányított országos összekötő-hálózat végezte, és állandóan kapcsolatot tartott az illetékes megyei szervekkel, a gépállomásokkal és a termelőszövetkezetekkel. Október közepére már csökkent a közhasználatú autóközlekedéstől igénybe vett gépkocsik darabszáma, ami országosan nem haladta meg a napi 150 darabot, ezért az illetékes szervek a gépállomások részére kötelezően előírták a feladatok saját fuvarszközökkel történő megoldását, a termelőszövetkezeteknek pedig azt, hogy a szükséges fuvarszközöket közvetlenül a gépállomásoktól rendeljék meg.³³

Az őszi forgalom sikeres lebonyolításával kapcsolatban még meg kell említeni, hogy a Központi Szállítási Tanács versenyt hirdetett a gazdasági tárcák között a tehergépkocsik vasárnapi foglalkoztatására. Október utolsó vasárnapján az autóközlekedési vállalatok 1500 gépkocsival végeztek fuvarozást a tárcák részére, ami az elvárható szint alatt maradt.³⁴

Az őszi forgalom ideje alatt a közhasználatú tehergépkocsi-fuvarozó vállalatok munkájában a legnagyobb nehézséget a havi fuvarozási tervek pontatlansága jelentette. A mezőgazdasági fuvarozásoknál a pontos tervszerűséget nehéz megkövetelni, mert az időjárás alakulása önmagában is befolyásolja a fuvarozási feladatokat. A többi fuvaroztató a havi tervek elkészítésénél nem mérte fel kellően a

fuvarfeladatokat, azok viszonylatát, így a terv és a tényszámok között nagy eltérések mutatkoztak.³⁵

A Központi Szállítási Tanács megállapította, hogy az őszi forgalom ideje alatt egyes helyeken túlméretezett fuvarigényeket jelentettek be, és előfordult, hogy a mezőgazdaságban állományban levő fuvareszközöket egyéb célokra használták fel. Az is megtörtént, hogy nem az előírt időben igényelték a fuvareszközöket a közhasználatú teherautó-közlekedési vállalatától, ami aztán zavart okozott a mezőgazdasági munkák elvégzésében. A Központi Szállítási Tanács ezért úgy határozott, hogy a helyi szervezeteknek a helyszínen kell felülvizsgálniuk a mezőgazdasági szervezetek fuvarigényeinek indokoltságát. E feladat irányítását a megyei szállítási előadónak a területileg illetékes Autóközlekedési Igazgatóság mezőgazdasági összekötőjével egyetértésben kellett ellátni. Ennek keretében a Megyei Tanács Mezőgazdasági Osztályának, az illetékes Autóközlekedési Vállalat összekötőjének, valamint a megyei gépállomás igazgatóságának bevonásával bizottsági munkában tételesen felülvizsgálták a bejelentett mezőgazdasági fuvarigényeket, a mezőgazdaságban foglalkoztatott közhasználatú fuvareszközök kihasználtságát, és megvizsgálták azt is, hogy a gépállomási fuvareszközök a Földművelődési Minisztérium idevonatkozó rendeletének megfelelően elsősorban mezőgazdasági jellegű szállításokat végeznek-e.³⁶

1959. október 1-től a Harkányfürdő–Drávaszabolcs közötti vasútvonal személy-, útipoggyász- és expresszáru-forgalmát, a Kőrmend–Pirkamindszent és Szőreg–Vedresháza közötti vasútvonalak összforgalmát a területileg illetékes vállalatok vették át.³⁷

1959 végére a gépkocsival végzett szállítások központosítása tekintetében már jelentős előrehaladás történt. A Központi Szállítási Tanács december 15-i ülésén elhatározta, hogy 1960. január 1-től a budapesti TÜKER-telepről történő tüzelőanyag-szállítást, a koksz szállítását az Óbudai Gázgyárból és a Csepel Vas-és Fémművek szállításait központosított rendszerben kell végezni³⁸ (49. ábra).

A Budapesti Rendőrkapitányság 1960. január 1-től Budapest újabb területén tiltotta meg a lófogatú járművek közlekedését. A KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya az érdekelt gazdasági minisztériumokkal közösen megtette szükséges intézkedését, hogy a fuvarfeladatok géperezű járművekkel elvégezhetők legyenek. A fel-

szabaduló lovakat vidékre csoportosították át, főként olyan területekre, ahol a lakosság fuvarigényeit a legjobban szolgálják és csökkentik a magánfuvarozás szükségességét. A fővárosban a lófogatok pótlására mintegy 200 db tehergépkocsira volt szükség.³⁹

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1960. január 8-án országos értekezletet tartott a közlekedés különböző szakterületein dolgozó vezetők számára. Az értekezlet tárgya az 1959. évi munka értékelése és az 1960. évi feladatok voltak. A megnyitó beszédet dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese mondta. Vázolta az értekezlet célját, aminek megtartása a korábbi gyakorlattól eltérően azért vált sokkal korábban aktuálissá, mert a tervgazdálkodás fejlődésével szállítási feladatok is egyenletesebbé váltak, ami az őszi csúcsokat viszonylag letompította és ma már egész éven át fokozottabb, de kiegyensúlyozottabb szállítási feladatokra kell felkészülni (50. ábra).

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter az 1960. évi feladatokkal foglalkozott, majd rátért a vezetés legfontosabb kérdéseire. Mint mondta, a közlekedés területén is eltérések tapasztalhatók a kiadott rendeletek szelleme és azok végrehajtása között. Nincs külön közlekedéspolitika a vasútra, közútra, stb, hanem csak egységes közlekedéspolitika van. Sok meg nem értés tapasztalható a közlekedési ágak koordinációjával kapcsolatban is. A vasútnak nem kell félni az autóközlekedés előretörésétől, a vasút fejlesztésére is jelentős anyagi eszközöket fordít a kormány.⁴⁰

1960. február 1-ig az ország egész területén megtörtént a volt Belsped és az AKÖV szolgálati helyek összevonása. A fuvaroztatók ezután egy helyen jelenthették be fuvarigényüket a lófogatú fuvar-eszközökre és a gépkocsikra.⁴¹ 1960. február 29-én tartotta alakuló ülését a Magyar Autóközlekedési és Autófenntartóipari Dolgozók Biztosítási és Önsegélyező Csoportja.⁴²

1960. május 27-én a közlekedés- és postaügyi miniszter utasítására ankétot tartottak Budapesten a fővárosi és a vidéki sajtó képviselői részére. Azért volt fontos a közvélemény ilyen módon történő mozgósítása, mert 1959-ben 637 ember halt meg Magyarországon közúti baleset következtében, és a balesetek száma egyre növekedett. Ez miatt szükséges a tanító, nevelő munka, valamint az, hogy a járművezetőket, a gyalogosokat, a pedagógusokat, a szülőket, a

gyerekeket és az idős embereket ráébrészék a veszélyre (51. ábra).⁴³

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztály 1960. augusztus 15-én országos rakodógép bemutatót tartott a pestlőrinci Kavicsbányában. Az időszerű bemutatót 300 meghívott és érdeklődő dolgozó előtt Ivócs Béla, az Autóközlekedési Főosztály vezetője nyitotta meg⁴⁴ (52. ábra).

1960-ban tovább nőtt a tervszerűtlenség a tehergépkocsi fuvarozás terén. A fuvarozatok egy része csak akkor tartotta szükségesnek a tervekészítést, ha egyébként fuvarfeladata nem nyert volna kielégítést, de még így is komoly eltérések voltak a terv és a tényszámok között.⁴⁵

A Központi Szállítási Tanács határozata alapján azok a közútek, amelyek üzemeltetésében 3 vagy ennél több, illetve 10 tonna vagy annál nagyobb raksúlykapacitású tehergépjármű volt, minden egyes gépjárművet kéthetenként egy-egy napra köteles volt 1960. augusztus 1-től november 30-ig a területileg illetékes közúti áru- és menetirányítónak közhasználatú feladatra bejelenteni.⁴⁶

1960. október 1-től Békéscsaba és Békés között közlekedő keskenynyomközű vasút összforgalmát a Békéscsabai 41. sz. Autóközlekedési Vállalat vette át.⁴⁷

1961. január 1-én az ország területén 108 közúti áru- és menetirányító szolgálati hely volt, és azok 633 db szabad kapacitású tehergépkocsival rendelkeztek. Hódmezővásárhelyen és Pécsen bevezették a TÜZÉP-telepről a központosított tüzelőszállítást, amit a helyi közhasználatú autóközlekedési vállalat szervezett és végzett.⁴⁸

A közúti közlekedés területén az ellenőrök minden szervezési intézkedés és erőfeszítés ellenére naponta találkoztak a legkülönbözőbb szabálytalanságokkal, nehézségekkel. A városokból és a falvakból naponta ezrével indultak útra rakottan vagy üresen a tehergépjárművek, amelyek helyközi forgalomban történő kihasználásáról – ha a bejelentkezési kötelezettségnek eleget tettek – a közúti áru- és menetirányító szolgálat gondoskodott (53. ábra).

Sok esetben ez azért nem volt lehetséges, mert voltak olyan vállalatok, amelyek rendszeresen hajnali indulást jelentettek be a menetirányítónak, mert tudták, hogy hajnalban általában nem lehet rakodni, és így mentesültek a leterheléstől. Sokan csak azért jelentették be a tehergépkocsi üres útját, hogy megkapják az üres közleke-

désre vonatkozó engedélyt. Többször előfordult, hogy a bejelentést visszavonták, ha a menetirányító az üres útra árut kívánt biztosítani.⁴⁹

A közúti ellenőrzések során az is megállapítható volt, hogy egyes helyeken még mindig nem törődnek az érvényes rendelkezésekkel, és ennek következtében szabálytalanul használják fel a tehergépkocsikat.⁵⁰

1961. június 13-án a Központi Szállítási Tanács titkársága munkaértekezletre hívta össze a megyei szállítási előadókat a mezőgazdasággal kapcsolatos időszerű szállítási feladatok megbeszélésére. Ez volt az első munkaértekezlet, amire a Földművelésügyi Minisztériummal egyetértésben meghívták a megyei tanácsok mezőgazdasági osztályát is.⁵¹

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztály 1961. november 22-én értekezletre hívta össze a megyei tanácsok szállítási dolgozóit. Megvittatták az autóközlekedés közelmúltban végrehajtott átszervezését, célját, jelentőségét. Ezután a Főosztály feladata lett az egész magyar közúti közlekedés irányítása és az ezzel kapcsolatos főfelügyeleti jog gyakorlása. A feladatok elvégzésében a Főosztály nagymértékben kívánt támaszkodni a megyei tanácsok végrehajtó bizottságára és a megyei szállítási előadókra.

A beszámolót követő hozzászólók sürgették a különböző közlekedési ágak közötti eddiginél szorosabb együttműködés megvalósítását és a komplexbrigád értekezletek gyakoribb megtartását.⁵²

1962 májusában szerelték fel a kecskeméti AKÖV működési területén az első különleges rendeltetésű rádiótelefonokat. Az itt szerzett tapasztalatok alapján országosan 120 ilyen állomással tervezték korszerűbbé tenni a közúti áru- és menetirányító szolgálat munkáját. A terv szerint az országos telefonlánc végleges összehangolását Budapesten a Sashegyen felállításra kerülő nagy hatótávolságú antenna teszi majd lehetővé. Ekkor 179 menetirányító szolgálati hely volt az országban. További szervezési feladat volt az áruterítő és begyűjtő fuvaroknál a matematikai módszerek szélesebb körű alkalmazása is.⁵³

A távközlés és a koordináció jelentős javítását az tette szükségesé, hogy évről-évre nőtt azoknak a célfuvarozási és közületi tehergépjárműveknek a száma, amelyeket a közúti menetirányítónak üres

közlekedésre bejelentettek és a menetirányító azokat a megfelelő, azonnali fuvarfeladat hiányában nem tudta kihasználni. A bejelentett és ki nem használt gépkocsik darabszáma például 1958-ban 11581, 1959-ben 18257, 1960-ban 23934 volt.⁵⁴

Nem javult, sőt romlott a helyzet a jogtalan autófuvarozások területén, amit a KPM Autófelügyeletén kívül a megyei tanácsok építési és közlekedési osztályai is sorozatban megállapítottak. A jogtalan árufuvarozások 70%-át mezőgazdasági tulajdonban levő tehergépjárművekkel végezték.⁵⁵

A nehézségek és problémák ellenére a közúti közlekedés rohamosan fejlődött. A gépjárműpark növekedése azonban maga után vonta a gépjárművek biztonságos elhelyezésének problémáit, egyre több gépjármű parkírozott az utcán. Gyakran előfordult, hogy a gépjármű használatára nem jogosult személy a járművet a parkírozó helyről elindította, és saját céljára használta. Ez a cselekmény csak akkor volt büntethető, ha a lopási szándék vélelmezhető volt, vagy a tettes balesetet okozott. Nem volt azonban büntethető a tettes, ha a gépkocsit nem akarta ellopni, csupán rövid ideig használni akarta, majd visszavitte a parkírozó helyre vagy annak közelébe, esetleg a tulajdonost értesítette a gépkocsi helyéről. Ilyen esetben a lopás büntetése nem volt megállapítható, mert hiányzott a jogtalan eltulajdonítási szándék. Az 1961. december 22-én a Magyar Közlönyben megjelent 1961. évi V. törvény – az új büntető törvénykönyv – az ilyen cselekményeket a társadalomra veszélyesnek minősítette, és büntetné nyilvánította. Az új büntető törvénykönyv a közforgalmú közlekedési vállalatok végrehajtó szolgálatát ellátó dolgozóit támadás esetén ugyanolyan védelemben részesítette, mint a hivatalos személyeket.⁵⁶

Mint minden évben, 1962-ben is nagy figyelmet fordítottak a mezőgazdasági szállításokra. A betakarítást és a felvásárlást végző fuvaroztatók július hónapra 200 db gépes és 40 db pótkocsi-igényt jelentettek.⁵⁷

A beérkezett tervadatok szerint a szállítási feladatok július második felében voltak a legnagyobbak. Csongrád megyében szállítások nagy részét Szatymaz község felvásárló körzetében kellett lebonyolítani. Az Operatív Bizottság területi ellenőrzése során megállapította, az igényelt fuvareszközöket a felvásárló szervek minden esetben

megkapták. A Bizottság a szatymazi körzetben nehezményezte, hogy a fuvaroztató több fuvarozóval áll szerződéses viszonyban. A vizsgálat idején ebben a körzetben öt fuvarozó vállalat 34 db tehergépkocsija dolgozott, és gyakori volt a 3-6 órás várakozási idő is.⁵⁸

A mezőgazdasági közúti szállításokkal minden évben a KPM-en belül működő Operatív Bizottság foglalkozott. A Bizottság a szállítási feladatokhoz szükséges fuvareszközöket biztosította, de azt is ösztönözte, hogy a mezőgazdasági üzemek saját szállításaikat saját fuvareszközökkel oldják meg, és csak a legszükségesebb mértékig igényeljenek közhasználatú járműveket. A szövetkezetek jelentős számú tehergépjárművel és állati erővel vont fuvareszközökkel rendelkeztek. A mezőgazdasági munkák csökkenése és szünetelése idején ezek a járművek csak részben vagy alig voltak kihasználva, ezért alkalmasak voltak arra, hogy a helyi és a helyközi fuvarokat lebonyolítsák. A termelőszövetkezetek gazdasági melléktevékenységéről és termelvényeinek értékesítéséről szóló 11/1961. (IV. 30.) F. M. rendelet a szövetkezetek által tehergépjárművekkel végzett bérfuvarozási tevékenységeket is szabályozta. Az illetékes főhatóságok (KPM, FM, PM) a szövetkezetek fuvarozási kapacitásának kihasználását célzó és rendező jogszabály megalkotásánál abból az elvből indultak ki, hogy a szövetkezet fuvarozási tevékenysége

- ne veszélyeztesse az állami fuvarozási kapacitás optimális kihasználását;
- ne akadályozza a mezőgazdasági munkák maradéktalan és kelő időben történő elvégzését;
- javítsa a szövetkezetek gazdasági helyzetét.

A rendelet kimondta, hogy a szövetkezet tehergépjárművével a KPM Országos Menetirányító Szolgálat helyi szervénél való bejelentés után, AKÖV menetlevéllel végezhet fuvarozást. A korlátozás nem vonatkozott azokra a fuvarozásokra, amelyeket a szövetkezetek egymás vagy tagjaik részére végeztek. (A körzethatár korlátozást a 212.599/1958. KPM. Sz. rendelet tartalmazta.)⁵⁹

A közhasználatú autóközlekedési vállalatok 1949-ben történt megalakulásuk óta hatalmas ütemben fejlődtek, de az ügyvitel-gépesítésre csak 1959-ben került sor, amikor a KPM valamennyi operatív ágának a gépesítését rendelte el. Az autóközlekedés ügyvitelének a gépesítése az 1960–61. években kezdődött el, amikor megérkez-

tek a kelet-német Mercedes könyvelő-, és a csehszlovák ARITMA típusú lyukkártya-gépek. Az autóközlekedés ügyvitel-gépesítése ezekkel a gépekkel lyukszalagos technikával lett megszervezve. Ennek a módszernek az volt a lényege, hogy az ország minden autóközlekedési vállalata lyukszalagos gépet kapott, amelyen a menetlevelek adatai lettek elsődlegesen felvezetve. A könyvelőgép ezeket az adatokat összegezte, és az adatokról lyukszalagot készített. Ezeket a lyukszalagokat a vállalatok autóbusszal vagy telex útján az adatfeldolgozó központba (KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság Szervező Iroda, Budapest, V. ker., Október 6. u. 13.) küldték, ahol a lyukszalagról egy ún. *konverter* segítségével – emberi beavatkozás nélkül – lyukkártya készült. A lyukkártyákból azután a vállalat működéséhez és adatszolgáltatásához szükséges adatok sokféle csoportosításban kerültek feldolgozásra. Rendszeresen feldolgozásra kerültek:

- teljesítmény-statisztika,
- szállításterv-teljesítés,
- árunem-statisztika,
- rakodási verseny értékelése,
- gépkocsivezetői prémiumok,
- korszerű szállítási formák adatai.

1963-ban már az ország valamennyi autóközlekedési vállalatát bekapcsolták ebbe a gépi adatfeldolgozási rendszerbe.⁶⁰

1963 tavaszán komoly árvíz- és belvízveszély fenyegetett, ezért a kormány határozata alapján a KPM területén az autóközlekedés is felkészült a veszély elhárítására. A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság megszervezte és utasításban szabályozta az autóközlekedési vállalatok és az Állami Fuvarozási és Kordélyozási Vállalat feladatát és tevékenységét.

Az utasítás szerint az árvíz- és belvízvédekezéssel kapcsolatban I., II., és III. készütségi fokozatok vannak. Az AKÖV-öknek a figyelemztető jellegű I. és II. fokozatok elrendelésekor az árvízvédekezési szervek esetenkénti igényét kell kielégíteni. A III. készütségi fokozat elrendelésekor a szükséges gépkocsiszámot kijelölik, készenlétebe helyezik, illetve szükség szerint munkába állítják. Az AKÖV-ök központjában rendelkezési joggal felruházott éjjel-nappal működő árvízvédelmi ügyeleti szolgálatot tartanak. Az AKÖV-ök a védekezést előre megszervezett billenős, fixplatós és dömper oszlopokkal vég-

zik, amelyek működéséhez megfelelő számú műhelygépkocsit, javító-kocsit és forgó-rakodó gépet is biztosítani kell. A gépkocsivezetők maximális óraszámát az engedélyezett 20%-kal haladhatja meg.

A védekezésnél igénybevett gépjárműveket a fuvarozásból a következő sorrendben kell elvonni: először a közületi gépjárművekkel rendelkező vállalatoktól, másodszor olyan vállalatoktól, amelyek célfuvarozási gépjárművet is foglalkoztatnak vagy az elvont AKÖV gépkocsik helyett a feladatot célfu-gépkocsikkal is elláthatja, harmadszor azoktól a vállalatoktól, amelyek egyidejűleg több AKÖV gépkocsit foglalkoztatnak. A gépjárműelvonás ellenére is zavartalanul biztosítani kell a közellátás (élelmiszer- és tüzelőanyag-fuvarozás), a központosított fuvarozás, a vasúti fel- és elfuvarozás, valamint azoknak a szervezeteknek a fuvarozási igényeit, amelyek bizonyíthatóan árvízvédekezéssel kapcsolatos feladatot látnak el. A védekezésnél foglalkoztatott AKÖV gépjárművek a menetirányító szolgálathoz való bejelentési kötelezettség alól általában mentesülnek. Részükre pótfuvar csak akkor lehet biztosítani, ha ezzel a védekezést nem veszélyeztetik.

A készenlét elrendelésével a gépjárműoszlopok éjjel-nappali igénybevételével kell számolni.

A gépjárműoszlopok munkájukat úgy kötelesek megszervezni, hogy azok kettőnél több részre ne oszoljanak, és működési területük 20 km-t lehetőleg ne haladja meg.

A védekezésben résztvevő gépjárműveket a szélvédőn piros nyomású *Árvízvédelem* felirattal és a menetokmányokat piros írónnal nyomtatott „A” betűvel kell megjelölni.

A védekezéssel kapcsolatos jelentések továbbítása megelőz minden más jelentést.⁶¹

Jegyzetek

1. Közlekedési Közlöny, 1956/8. szám, II. 19. és 32. szám VIII. 5.
2. A Közlekedés- és Közlekedés-építéstudományi Egyesület Által szervezett konferenciára meghívottak előzetesen megkaptak egy 128 oldalas anyagot, amihez a konferencián ötvenen szóltak hozzá. Legtöbbször a helyi közlekedés hiányosságait, a megoldásra váró feladatokat és azok végrehajtásának lehetőségét elemezték. A konferencia után az előkészítő bizottság munkabizottsággá alakult át, és megkezdte az egész anyag feldolgozását, értékelését és az illetékes kormánysszervekhez történő felterjesztés előkészítését (Közlekedési Közlöny, 1956/4. szám. I. 22.).

3. Közlekedési Közlöny, 1956/37. szám. IX. 9.

4. 1957 januárjában 3 autóbusszal és 3 tehergépkocsival ismét megindul a vasútpótló forgalom Dunapataj–Kalocsa–Baja között. Február elején már négy autóbusszal és nyolc tehergépkocsival bonyolították le a forgalmat. Ebben a viszonylatban eredetileg vasútvonalat terveztek építeni. A 76 km-es vasútpótló vonalat 1956. szeptember 10-én nyitották meg. A járatok 1960. április 1-ig voltak MÁV kezelésben, ekkor átvette a Bajai 43. sz. AKÖV, de érvényben maradt a MÁV díjszabás. A közúti díjszabást 1973. január 1-től vezette be a VOLÁN-vállalat.

5. Közlekedési Közlöny, 1957/16. szám. IV. 21.

6. Közlekedési Közlöny, 1957/12. szám. III. 24.

7. Közlekedési Közlöny, 1957/21. szám. V. 26.

8. Közlekedési Közlöny, 1957/30. szám. VII. 28.

9. A módosított fuvarozástervezés lényege az alábbi volt:

A fuvaroztató vállalat feladata: ha a termelő, elosztó vagy értékesítő vállalatok szállítási feladataikat AKÖV vagy célfuvarozási vállalattal kívánják megoldani, és az elfuvarozásra kerülő árumennyiség eléri vagy meghaladja a havi 200 tonnát, a területileg illetékes fuvarozó vállalathoz egy példányban havi fuvarozási tervet kell benyújtani. Ugyancsak havi fuvarozási tervet kell készíteni, ha az elfuvarozásra kerülő áru súlya nem éri el a havi 200 tonnát, de a tervidőszakban egy db 3-4 tonnás vagy ennél nagyobb kapacitású tehergépkocsi legalább napi 11 órás, kihelyezésben 15 órás igénybevétele szükséges. A havi fuvarozási tervet a tárgyhónapot megelőző hónap 18-ig kell egy példányban a felügyeleti minisztérium szállítási osztályához megküldeni. A szükséges tervényomtatványt a Nyomtatványellátó Vállalatnál lehet beszerezni (Budapest, V. ker., Szent István tér 4.).

A fuvarozó vállalat feladata: a havi fuvarozási tervek benyújtásakor a fuvarozó vállalat elsősorban arról győződik meg, hogy a terv az előírtak szerint készült-e. Megvizsgálják azt is, hogy a fuvarfeladat mennyiségvállalásos vagy folyamatos gépkocsi-biztosításos fuvarozási formában végezhető el, és erre vonatkozó javaslatát a fuvaroztató részére megteszi. A beérkező fuvarigények elbírálásakor figyelembe kell venni az előírt fontossági sorrendet, amire különösen akkor van szükség, ha a rendelkezésre álló fuvarkapacitás nem elégséges.

A fuvarozó vállalatok feladata a havi tervek teljesítésének naponta történő részletes vizsgálata. A lemaradások okát azonnal meg kell állapítani, a fuvaroztató figyelmét ennek kiküszöbölésre fel kell hívni, és ha az az előírt teljesítmény 75%-át nem éri el, a felhívás kézhezvételétől számított 3-4 napon belül ez nem történik meg, a gépkocsit el kell vonni. A tárgyhónap befejezése után a szerződéses fuvaroztatók havi tervteljesítését részletesen, az egyéb fuvaroztatók teljesítését pedig tárcánként összesítésben hozza a felügyeleti szervek tudomására. A tervteljesítési bírság alkalmazásától jelenleg mind a fuvarozók, mind a fuvaroztatók eltekintenek.

A minisztériumok szállítási osztályának feladata: a tervkötelezett fuvaroztatóktól beérkezett havi fuvarozási terveket a minisztérium gondosan felülvizsgálja, és azok reális voltát az egyes iparágakkal történő tárgyalások útján ellenőrzi. Megvizsgálja, hogy az egyes tervkötelezett fuvaroztatók mennyi saját fuvareszközzel rendelkeznek és azok kihasználása milyen mérvű. A célfuvarozási vállaltok részére ki kell adni a havi fuvarvállalásoknál szem előtt tartandó fontossági sorrendet is. Az osztályok részt vesznek a KPM VI. Autóközlekedési Főosztályán a tárgyhót megelőző hó 23-án tartandó országos fuvarigényt felülvizsgáló értekezleten, és a területen ez ideig ki nem elégített fuvarigények fontosságáról, sorolásáról, esetleg átcsoportosításáról a KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya egyetértésben döntenek. Döntésről az érdekelt tervkötelezett fuvaroztatókat közvetlenül értesítik.

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztálytól kapott összesítőkből a tárgyhót követően kiértékelik a tervkötelezett fuvaroztatók tervteljesítését. Ugyancsak megvizsgálják a célfuvarozási vállaltok fuvaroztatóinak tervteljesítését is, és az erre vonatkozó összesítéseket a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály részére elkészítik.

Az autóközlekedési igazgatóságok feladata: a fuvarozó vállaltoktól beérkező jelentések alapján megállapítják az igazgatóság területén jelentkező összes fuvarigényeket. Az egyes fuvarozó vállalatoknál a leköthető gépkocsikapacitás mértékéig a vállalatok között a szükséges átcsoportosítást végrehajtják. Ezek után a KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya részére elkészítik az igazgatóság területén jelentkező havi fuvarigényekre vonatkozó összesítőket, és részt vesznek a tárgyhót megelőző hó 23-án a KPM VI. Autóközlekedési Főosztállyal megtartandó országos fuvarigényt felülvizsgáló értekezleten. Tevékenyen részt vesznek hónap közben a tervkötelezett fuvaroztatók fuvarozási tervteljesítésnek vizsgálatában, és a fuvarozó gépkocsi-megvonási javaslatának gondos mérlegelése után a gépkocsi-megvonásról döntenek.

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztály feladata: a tárgyhót megelőző hó 15-ig az AKÖV vállalatoknak megadja azt a fontossági sorrendet, amelyet a vállaltoknak szem előtt kell tartaniuk a beérkező havi fuvarozási tervek elvállalásakor. A tárgyhót megelőző hó 23-án megtartja a fuvarigényt felülvizsgáló értekezletet. Megvizsgálja a tárcák célfuvarozási vállalatainak fuvarvállalásait és foglalkoztatottságát. Mindezek után elkészíti javaslatát a jelentkező fuvarigények kielégítésére vonatkozóan a Központi Szállítási Tanács részére. (Közlekedési Közlöny, 1957/17. szám. IV. 28.).

10. Közlekedési Közlöny, 1957/36. szám. IX. 8.
11. Közlekedési Közlöny, 1957/37. szám. IX. 15.
12. Közlekedési Közlöny, 1957/44. szám. XI. 3.
13. Közlekedési Közlöny, 1958/16. szám. IV. 20.
14. Közlekedési Közlöny, 1958/27. szám. VII. 6.
15. Közlekedési Közlöny, 1958/32. szám. VIII. 10.
16. Közlekedési Közlöny, 1958/38. szám. IX. 21.
17. Közlekedési Közlöny, 1958/19. szám. V. 11.

18. Közlekedési Közlöny, 1958/41. szám X. 12.

19. A javaslat szerint a jövőben a szállítások Budapest viszonylatában Nagyvásártelep kikerülésével közvetlenül kerületi piaci elosztó raktárakhoz történnek, és onnan reggel 5 és 7 óra között terítik az árut. A javaslat szerint 140-150 km az a távolság, amelyen a gépkocsifuvarozás költségei megegyeznek a fel- és elfuvarozással és többszöri átrakással kombinált vasúti szállítás költségeivel. A SZÖVÖSZ Szállítási Bizottsága részletes javaslatot terjesztett elő a szomszédos országokba is gépkocsival történő zöldség- gyümölcsszállításra (Közlekedési Közlöny, 1958/50. szám. XII. 14.).

20. Közlekedési Közlöny, 1958/48. szám. XI. 30.

21. Közlekedési Közlöny, 1958/45. szám. XI. 9.

22. Közlekedési Közlöny, 1959/16. szám. IV. 19.

23. Közlekedési Közlöny, 1959/17. szám. IV. 26.

24. Közlekedési Közlöny, 1959/19. szám. V. 10.

25. Közlekedési Közlöny, 1959/21. szám. V. 24.

26. Közlekedési Közlöny, 1959/29. szám. VII. 19.

27. Közlekedési Közlöny, 1959/30. szám. VII. 26.

28. Néhány példa a szabálytalanul végzett személyszállításokról:

– a Fejér megyei Bauxit Bánya Vállalat FB 02-63 frsz., 3,5 tonnás tehergépkocsija július 5-én Iszkaszentgyörgyről Balatonalmádiba 30 fős vállalati dolgozót és azok családtagjait szállította kirándulásra, holott az AKIG a csoportos személyszállítási engedélyt üzemlátogatás céljából adta ki.

– A Felsőjászsági Állami Gazdaság (Jászberény) VA 58-63 frsz. és VA 58-00 frsz. vonatói Jászberénybe július 2-án 25 személyt szállítottak lejárt személyszállítási engedéllyel.

– A Béke Tsz. (Jászfákóhalma) UC-469 frsz., 3 tonnás tehergépkocsija július 2-án Jászfákóhalma külterületén biztonsági berendezések és csoportos személyszállítási engedély nélkül 22 főt szállított.

– A Konzerv- és Húsipari Szállítási Vállalat Budapest, az FA 09-70 frsz., 3,5 tonnás tehergépkocsija Paksról Bölcskére csoportos személyszállítási engedély nélkül labdarúgó mérkőzésre 34 főt szállított (Közlekedési Közlöny, 1959/33. szám, VIII. 16.).

29. Közlekedési Közlöny, 1959/40. szám, X. 4.

30. Közlekedési Közlöny, 1959/37. szám, IX. 13.

31. A jelentősen megnövekedett fuvarigények maradéktalan kielégítése érdekében a 2118/41/1954. MT. sz. határozat alapján jutalék- és prémium-kifizetésben részesültek azok a dolgozók, akik a közületi vállalatok, valamint a termelőszövetkezetek, földműves szövetkezetek és gépállomások tehergépjárműveinek (tehergépkocsi és pótkocsit vontató, közúti vontató) jobb kihasználását elősegítették. A jutalék- és prémiumkifizetés hatálya a fuvarozások szervezésében és lebonyolításában közreműködő dolgozókra terjedt ki:

1. A forgalomirányítók, gépkocsi előadók, szállításfelelősök és szállítási tervelőadók, valamint a fuvarozást lebonyolító gépkocsik vezetői jutalék formájában a bruttó fuvardíjbevételek 4%-át kapták, amit a felajánló szerv vezetője osztott el.

2. A KPM Közúti Áru- és Menetirányító Szolgálat forgalmi menetirányító dolgozói között, a fuvarfeladat elvégzésével kapcsolatos fuvarszervezési és irányítási munkáért a bruttó fuvardíjbevétele 1%-át prémium formájában osztották el.

A felajánlott tehergépkocsik rendeltetésszerű felhasználását a KPM Országos Főmenetirányító Szolgálat irányította és ellenőrizte. Azt is előírták, hogy a jelen rendelkezés alapján az autóközlekedésnél kifizethető prémium havi összege nem haladhatja meg az érdekelt dolgozó havi alapbérének 40%-át. A felajánló szerv vezetője indokolt esetben a jutalékot, illetve a prémiumot egyes dolgozóktól megvonhatta. Ez a rendelkezés 1959. szeptember 1-től volt érvényes (Közlekedési Közlöny, 1959/37.szám, IX. 13.).

32. A szabálytalanul foglalkoztatott gépjárművek sokaságából válogattunk egy-egy jellemző esetet:

– A Marcali ÁMG 30-58 frsz. vontatója 3 tonnás pótkocsival VIII. 9-én Balatonberény-Balatonszengyörgy viszonylatban magánszemély részére homokot fuvarozott közületi menetlevéllel.

– A Jakabszállási ÁMG FB 48-56 frsz., 3,5 tonnás tehergépkocsija VIII. 6-án Jakabszállás-Budapest viszonylatban a jakabszállási állatorvos tulajdonát képező P 70-es személygépkocsit fuvarozta javítás céljából Budapestre közületi menetlevéllel.

– A Dusnoki ÁMG VB 36-83 frsz. vontatója VIII. 11-én 3 tonnás pótkocsival Kalocsa-Miske viszonylatban magánszemély részére tüzelőt szállított.

– A Szolnoki Kőolajipari Tröszt FB 62-42 frsz., 2,5 tonnás tehergépkocsija VIII. 14-én Dorog-Sárisáp viszonylatban közületi menetlevéllel a Sárisápi Tanács VB részére sódert szállított (Közlekedési Közlöny, 1959/38. szám, IX. 20.).

33. Közlekedési Közlöny, 1959/41. szám, X. 11.

34. Közlekedési Közlöny, 1959/47. szám, XI. 22.

35. Közlekedési Közlöny, 1959/49. szám, XII. 6.

36. Közlekedési Közlöny, 1959/42. szám, X. 18.

37. Közlekedési Közlöny, 1959/39. szám, IX. 27.

38. A központosított szállítás a korábbi kísérletek során több millió forint megtakarítást eredményezett. A TÜKER-telepi szállítások központosításával naponta 354 db 3,5 tonnás tehergépkocsi szükséges, ami 80-85 darabbal kevesebb, mint amennyire a központosítás előtt szükség volt. További előny a szállítások szervezéséből és a rakodások gépesítéséből adódik (Közlekedési Közlöny, 1959/51. szám, XII. 20.).

39. Közlekedési Közlöny, 1960/1. szám, I. 3.

40. Közlekedési Közlöny, 1960/5. szám, I. 31.

41. Közlekedési Közlöny, 1960/6. szám, II. 7.

42. Közlekedési Közlöny, 1960/16. szám, IV. 17.

43. Közlekedési Közlöny, 1960/25. szám, VI. 19.

44. Közlekedési Közlöny, 1960/37. szám, IX. 11.

45. Közlekedési Közlöny, 1960/38. szám, IX. 18.
46. Közlekedési Közlöny, 1960/34. szám, VIII. 21.
47. Közlekedési Közlöny, 1960/39. szám, IX. 25.
48. Közlekedési Közlöny, 1961/4. szám, I. 22.
49. Közlekedési Közlöny, 1961/22. szám, V. 8.
50. Közlekedési Közlöny, 1961/10. szám, III. 5.
51. Közlekedési Közlöny, 1961/24-25. szám, VI. 11, 18.

52. A 42. sz. Autóközlekedési Vállalat 1961 őszén vizsgálatot végzett annak megállapítására, hogy a szegedi vasútállomásokon, valamint az érdekelt fuvaroztatóknál melyek a legalkalmasabb szállítóeszközök és rakodógépek. A vizsgálat keretében mintegy 90 fuvaroztató árutovábbítási feladatait tanulmányozták, és ennek során megállapították, hogy 18 fuvaroztatónál pótkocsi szerelvénnyel, 35-nél pedig billenős tehergépkocsi alkalmazása a legmegfelelőbb, 8 fuvarozónál szállítótartályokat kell alkalmazni, ötnél pedig rakodólap vagy rakodódob igénybevétele a legcélszerűbb. 24 fuvaroztatónál lehetőség van különböző fajta rakodógép alkalmazására, 13 fuvaroztatónál pedig utánfutó igénybevétele, és fuvarozások 50%-át nyerges vontatókkal is el lehet végezni. A vizsgálat lehetővé tette, hogy az állandó jellegű fuvarfeladatokat a lehető leggazdaságosabban oldják meg (Közlekedési Közlöny, 1961/50. szám, XII. 10.).

53. A közhasználatú autóközlekedés területén a matematikai módszerek alkalmazását először Budapesten 1960-ban, az akkor még külön vállalati formában működő 7. sz. AKÖV-nél kezdték a gyakorlatban bevezetni. Az áruterítő és begyűjtő fuvaroknál, az egyirányú terheléssel közlekedő gépjárművek kétirányú terhelésének biztosítása terén olyan sikerrel alkalmazták, hogy 1961-ben már közel egymillió forint megtakarítást értek el (Közlekedési Közlöny, 1962/20. szám, V. 20.).

54. Közlekedési Közlöny, 1962/1. szám, I. 7.

55. Csak példaként említünk a korabeli szabálytalanságokból néhányat:

– A Nagyatádi Állami Mezőgazdasági Gépállomás VA 29-38 frsz. vontatója a Terményforgalmi Vállalat nagyatádi kirendeltsége részére saját menetlevéllel végzett fuvarozást.

– A Józsefvárosi Húsipari Vállalat FA 62-72 frsz. tehergépkocsijával saját közületi menetlevéllel vállalati dolgozó részére Soltvadkertről Budapestre élő sertést szállított.

– A Környei Dózsa TSZ VB 12-40 frsz. vontatójával közületi menetlevéllel a Tatabányai Vendéglátóipari Vállalat részéről Környéről Tatabányára jeget szállított.

– A Lajtaháti Állami Gazdaság FC 11-61 frsz. tehergépkocsijával a gazdaság dolgozói részére "C" típusú menetlevéllel tűzifát fuvarozott (Közlekedési Közlöny, 1962/13. szám, IV. 1.).

56. Közlekedési Közlöny, 1962/21. szám, V. 27.

57. Közlekedési Közlöny, 1962/26. szám, VII. 1.

58. A fuvarszközöket a 10. sz. Szegedi AKÖV, a 8. sz. Békéscsabai AKÖV, a 9. sz. Kecskeméti AKÖV, a Földművesszövetkezeti Szállítási Vállalat és távolsági forgalomban a Budapesti I. sz. Belkereskedelmi Szállítási Vállalat biztosította (Közlekedési Közlöny, 1962/31. szám, VIII. 5.).

59. Közlekedési Közlöny, 1962/41. szám, X. 14.

60. Közlekedési Közlöny, 1963/2. szám, I. 13.

61. Közlekedési Közlöny, 1963/10. szám, III. 10.

Több támogatást a FÖTEFU-nak a gépkocsikihhasználás fokozásához!

A Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat dolgozói, az egyre szélesedő Ribakov-mozgalom kezdeményezői, lendületes munkával, a Ribakov-mozgalom eredményeinek megszállításával és fejlesztésével harcolnak a tehergépkocsik jobb kihasználtságáért. A tehergépkocsik kihasználtságának fokozása azonban nem egyedül a fuvarozó vállalaton múlik. Jelentős, sőt némely esetben döntő szerepe van az állásidők és az üres kilométerek csökkentésében a tehergépkocsit igénybevevő fuvarozató vállalatnak, üzemnek, szernek is.

Ez közismert igazság, mégis számos esetben előfordul, hogy a fuvarozatók megelégednek arról és olyan körülmények között is, amikor minimális rugalmassággal, gondosabb szervezéssel rövidíteni lehetne az állásidőt, vagy biztosítani lehetne a kétirányú terhelést, hagyják ácsorogni, vagy üresen futni a gépkocsit. Január 29-én például a FÖTEFU YA—217. frsz. gépkocsija Budapesten a Bórdos-úti szénkészletnél egy felrakásnál 75 percet állt. Oka: a tüzelőanyag kiadój részleg dolgozói csak a beálló vasúti kocsiból engedték meg a rakodást, amire várakozni kellett. Január 26-án az V. kerületi Tatarozó Vállalatnak fuvarozó YA—131. frsz. gépkocsija a VAFEM Budapest, Jászberényi-úti telepén 8 óra 50 perctől 12 óra 50 percig állt. Várt a szállítandó gömbvas kiadására. A felmerült álláspénz 140 forint volt.

Az elsőbb két eset kiragadott példa, de jellemző azokra a fuvarozatókra, illetve anyagkiadó helyekre, amelyek nemtörődömségükkel olykor-olykor akadályozzák a Riba-

nakotlan vissza a Köztársaság-térre. A gépkocsi a lerakást követően a Révész-utca—Obudai Hajógyár—Révész-utca útvonalat üresen futotta be. A nagy vargabelű után a Révész-utcaból elvitt egy fuvert a Köztársaság-térre, ahonnan üresen garázsba vonult. A kocsit 36 km teljesítményből mindössze 12 km volt rakott, mert a Gázszolgáltató Vállalat szállítási felelőse nem törődött a gépkocsi kihasználtságával. Hasonlóképpen kell vélekednünk a XXII. kerületi Tatarozó Vállalat szállítási felelőséről is, aki Budatétény, Völgy-utca-ba állítottott ki egy FÖTEFU kocsit, ahonnan üresen küldte a Soroksári-útra rakományért. Egyszerűbb és gazdaságosabb lett volna egyenesen a Soroksári-útra kőni a kiállítás, nem pedig a Körösi Csoma Sándor-úti FÖTEFU telepről Budatéténybe, majd onnan a Soroksári-útra: sétáltatni üresen a gépkocsit.

A fuvarozatók a fuvarozás végét jelentkező gépkocsi napi feladatainak átgondolásával, egy-két telefonbeszélgetés lebonyolításával nagy mértékben csökkenthetnék a gépkocsik szükségtelen üres futását. A szállítóeszközök jobb kihasználása, a mostani üzemanyaghelyzet parancsára írja elő a gépkocsi diszpozíciók egyszerű kiadását. Ehelyett nem ritka az-olyan eset sem — hogy még egy példát említsünk —, ami az YA—238. frsz. gépkocsival történt. A gépkocsi a VII. kerületi Tanács VB. Oktatási osztályánál fuvarozott. Jelentkezett a Gyáli-úton, onnan üresen ment tovább a Hernád-utca-ba, onnan üresen a Révész-utca-ba és még mindig, terheletlenül az Obudai

39. ábra

A szervezési intézkedések ellenére a gépkocsik kihasználásával a gyakorlatban még számtalan probléma volt

A gépkocsik gazdaságosabb foglalkoztatása a tejszállításban

Sok vita merül fel az autóközlekedési vállalatok és a tejipari vállalatok között, vajon lehetséges-e a *tejbegyűjtő járatokat* és a *terítési feladatokat* úgy megszervezni, hogy a gépkocsik 23 órás foglalkoztatása biztosítható legyen. Ennek megoldása komoly problémát jelent mindkét félnek. Az autóközlekedési vállalatok gépkocsivezetői ugyanis ezeken a járatokon 15—16 órán át egyfolytában olyan fárasztó munkát végeznek, hogy a balesetveszély csaknem elkerülhetetlennek látszik. A tejipari vállalatok viszont a tej minőségi romlásának megakadályozása végett tartják szükségesnek a rövidebb járatok szervezését, hogy kellő időben a tej a feldolgozó, illetve felhasználó és értékesítő helyre érkezzék. Legutóbb pl. a 22. sz. Zalaegerszegi Autóközlekedési Vállalatnál fordultak elő balesetek, kizárólag a tejszállításnál. A balesetek oka: a rakodómunkások sokszor elalusszák a gépkocsivezető mellett, nem figyelnek öt szóval tartani, így természetes, hogy a gépkocsivezető sem tud uralkodni kimerültségén.

Mindezeket a nehézségeket kiküszöbölő a 23 órás foglalkoztatás, amikor az autóközlekedési vállalatok váltott műszakban tudnak gépkocsivezetőt biztosítani, így a karambolok is inkább elkerülhetők. A 22. sz. AKÖV a Zala megyei Tejipari Vállalattal ezért közös erővel keresett megoldást és a f. hó 3-án történt megbeszélésen ezt meg is találta. A Tejipari Vállalat átszervezi a járatokat úgy,

A Begyűjtési Szállítási Vállalat példát mutat

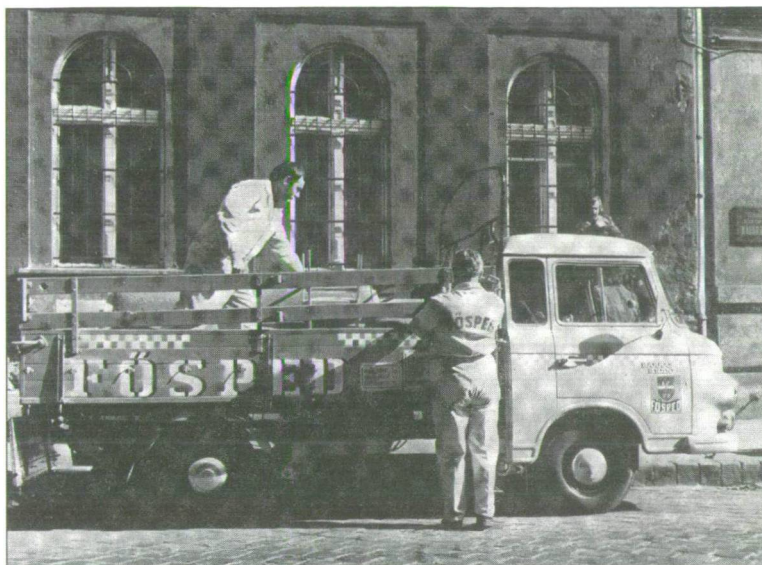
A Begyűjtési Szállítási Vállalat kirendeltségei — eleget téve a 2118/41/1954. MT sz. rendeletben előírt felajánlási kötelezettségüknek — szabad kapacitású gépkocsijaikat szívesen ajánlják fel fuvarozásra a körzeti menetirányítóknál és az AKÖV-nél.

A vállalat kirendeltségei profilfeladatokkal gépkocsi-állományuknak csak egy kis részét tudják jelenleg foglalkoztatni, mivel ebben az időszakban az elmult 1—2 hónapban csekély szállítási feladataik voltak. Legutóbb a Begyűjtési Szállítási Vállalat sárvári kirendeltségénél megtartott vizsgálat ezt tényként állapította meg. A vizsgálat napján ugyanis a BSZV 13 db állományi gépkocsijából 10 db-ot ajánlott fel a sárvári körzeti menetirányítónak. De volt olyan nap is május és június hónapban, amikor egyetlen egy gépkocsit sem tudott a vállalat saját profilfeladatával foglalkoztatni. A *felajánlás eredményessége* megmutatkozott abban, hogy a kirendeltség az egy állományi gépkocsira vetített fuvaróra térvét 118,5%-ra, km-térvét 132%-ra, árutonnakilométer térvét 127%-ra és bevételi térvét 115%-ra teljesítette.

A felajánlott gépkocsikkal a körzeti diszpécser népgaz-

40. ábra

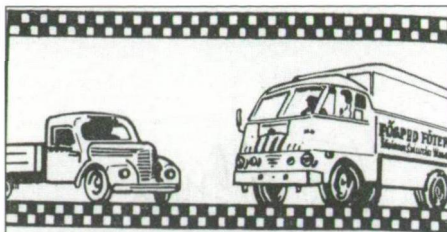
Több vállalatnál példamutatóan törekedtek a gépjárműveket minél jobban kihasználni



41. ábra
Ilyen volt a kialakult fővárosi tehertaxi-típus...



42. ábra
... és ilyen a korszerű bútorszállító kocsi



FŐVÁROSI SZÁLLÍTÁSI VÁLLALAT

FŐSPED- FŐTEFU

BUDAPEST, V., MARX TÉR 7. TEL.: 126-750

TEHERTAXI-RENDELÉS

334-734

VIII., Bacsó Béla út 31. (Rákóczi tér sarok)

Költöztetés, kereskedelmi áruk, ipari cikkek, nyersanyagok, tömegáruk, tüzelőanyagok, pénzszekrények, gépek stb.

SZÁLLÍTÁSÁT

rakodási tevékenységgel, valamint

EXPORTÁRUK CSOMAGOLÁSÁT ÉS RAKTÁROZÁSÁT

teljes felelősséggel vállaljuk

Megrendeléseket a város területét behálózó alábbi kirendeltségek útján vesszünk fel:

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| I., Fő u. 4—6. | tel.: 160-650, 161-114 |
| II., Mártírok útja 95. | tel.: 152-662 |
| IV., Leibstücker M. u. 4. | tel.: 493-527, 292-201 |
| VI., Jókai u. 25. | tel.: 121-567 |
| VIII., Népszínház u. 26. | tel.: 139-285, 139-421 |
| (Exportsomagolási osztály) | |
| VIII., Doboz u. 27. | tel.: 339-500, 131-407 |
| X., Kápolna u. 3. | tel.: 148-943, 349-387 |
| XIII., Üteg u. 9/a | tel.: 202-484, 206-542 |
| Csepel: Kossuth L. u. 27. | tel.: 145-296 |

43. ábra

A FŐSPED-FŐTEFU széles körben állt a megrendelők rendelkezésére

HETI HIRADÓ

Indokolt-e mindenütt közületi tehergépkocsi üzemeltetése?

Ha egy gép vagy termelőeszköz valahol kihasználatlanul áll és ugyanakkor másutt ebből nincs elegendő a feladatok maradéktalan megoldásához, ezt nem tekinthetjük másnak, mint nagyfokú pazarlásnak. A tehergépkocsik tekintetében, sajnos, ez gyakorta tapasztalható. Különösen a közületi — saját üzemeltetésben levő — tehergépkocsik jelentős részénél fordul ez sokszor elő.

Legutóbb pl. a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a SZÖVOSZ képviselői közösen vizsgálták meg a Jászárokszállási Földművesszövetkezet UC—374 rendszámú 3 tonnás tehergépkocsijának a kihasználását. A vizsgálat eredménye mondhatni „lesújtó” volt.

Mindenekelőtt kiderült, hogy a rendelkezésre álló nyilvántartásokból a tehergépkocsi üzemeltetési költségei nem állapíthatók meg, ami nyilván arra utal, hogy a földművesszövetkezet nem tartja fontosnak a gépkocsi foglalkoztatottsága gazdaságosságának vizsgálatát. Kiderült az is, hogy a gépkocsival végzett teljesítményeket a menetlevelek alapján visszamenőleg is vizsgálni kell, mivel a vonatkozó havi összesítésekben szereplő adatok nem megfelelőek. Ennek kapcsán megállapították: csak az átlagos TEFU kilométeres önköltséget véve alapul, egy tonna áru megmozgatása a földművesszövetkezeteknek több mint 100 Ft-ba kerül. A gépkocsi pl. május hónapban 3567 kilométert teljesített és ezzel szemben az árutonnakilométer csak 3422 km volt. A gépkocsi teljesítményeinek a

zetik, sok az illegális fuvarozás, akár egyéb vállalat, akár pedig különböző magánosok részére. Gyakoriak a körzethatáron túli fuvarozások is. Olyan nap is található, amikor a gépkocsi nem végzett teljesítményt.

Néhány konkrét példa:

Június hó 1-én a gépkocsi 11 fuvaróra alatt 46 kilométerből 22 üres és 24 rakott kilométert teljesített és a menetlevél szerint 6 q székett szállított. Június 3-án ugyancsak 11 fuvaróra alatt 22 km-ből 14 üres és 8 rakott km-t teljesített. A gépkocsi 1 km-es távolságon 220 q szemet szállított. A következő napon szintén 11 fuvaróra alatt a gépkocsi 52 km-ből 28 üres és 24 rakott km-t teljesített és csupán 8 q árut mozgatót meg. Június 5-én 5 fuvaróra alatt összesen 9 üres km-t teljesített. Június 6-án pedig 18 fuvaróra alatt üres hordókkal ment borért Gyöngyösre és egy fordulóban oda—vissza összesen 69 rakott km-t teljesített.

Ezek az elképesztő adatok is arra utalnak, hogy a szövetkezet áruszállítását közhasználatú fuvar eszközzel jobban és olcsóbban tudná elvégezni. Nyilvánvaló, hogy — az említett példák kétséget kizáróan bizonyítják — felesleges pazarlás és teljesen indokolatlan, hogy ez a szövetkezet saját fuvar eszközzel rendelkezzen.

Megítélésünk szerint végre meg kellene állapítani azt a kihasználási határt, amelyen túl megengedhető a tehergépkocsik egyedi közületi üze-

44. ábra

Az ellenőrök a gépjármű üzemeltetés szükségességét is vizsgálták

Csökkentse

a legkisebbre a tehergépkocsi- ácsorgást!

Szervezze meg fuvarozásait!

Ne várakoztassa a gépjárműveket!

Gyorsítsa meg a rakodási munkákat!

Az induló gépkocsit jelentse elő a fogadó helynek!

45. ábra

A gépjárművek jobb kihasználására
a szaklapokban is felhívták a fuvaroztatók figyelmét

AHOL ÉVEK ÓTA NINCS REND:

a tehergépkocsik körzethatár-túllépése

Általános tapasztalat mutatja, hogy a gépkocsival rendelkező egyes vállalatoknál gyakran nem az előírt szabályoknak megfelelően használják fel a népgazdaság által rendelkezésükre bocsátott járművet. Sokszor előfordul, hogy e vállalatok vezetői a körzethatártúllépést engedélyező nyilatkozatot olyan esetben is kiadják, amikor ez nem szükséges és a fuvarozás más módon is lebonyolítható volna. Legutóbb pl. a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium VI. Főosztálya felülvizsgálta a Nyomtatványellátó Vállalathoz visszaérkező nyilatkozat-tömböket. A vizsgálat során kézbe került 2551 sorszámmal kezdődő nyilatkozat-tömb adatai meglehetősen furcsa képet mutatnak a *körösszakáli földművelésszövetkezet* gépkocsigazdálkodásáról. Az említett szövetkezet UB—588 forgalmi rendszámú tehergépkocsija ugyanis az elmúlt év május 25-étől június közepéig szállítási feladatait kizárólag ilyen nyilatkozatok alapján végezte. Május 25-én pl. háromnapos utat teljesítettek körzethatáron túl Nyírcsádd és Mát-

ra környékére, 28-án és 30-án Debrecenbe, június 3-án újabb háromnapos úton voltak a Mátrában és Debrecenben. Az említett időszak egyéb napjaiban szinte kétnaponként ment a gépkocsi Debrecenbe, de közben kétnapos útra Budapestre is volt, hogy fűstöltött árut és italboltberendezést szállítson.

Nem vitás, hogy e szállítások jelentős része erősen kifogásolható gazdaságossági szempontból és arra utal, hogy az említett földművelésszövetkezet vezetősége teljesen figyelmen kívül hagyja a gépkocsifuvarozás tekintetében fennálló rendelkezéseket.

Az előbbieken csupán egy példát közöltünk. Végül vizsgálva a Nyomtatványellátó Vállalatnál visszaérkező nyilatkozat-tömböket, még számos jogtalan felhasználást lehetne találni. Eppen ezért ideje volna, ha az illetékes szervek végül is alapos revízió alá vennék a körzethatár-túllépésre vonatkozó jelenlegi szabályozást.

46. ábra

A körzethatárokat a gyakorlati élet már túlhaladta



47. ábra

A magánfuvarozók sok településen kielégítették a lakosság fuvarozási igényeit



48. ábra

*Azok a kistermelők, akik nem tartottak lovat,
esetenkénti szállításaikat tehenekkel oldották meg*

Tudja-e mi a központosított szállítás ?



A legszervezettebb
közúti árutovábbítás

A fuvaroztató ké-
nyelme

Takarékosság a fu-
vareszközzel, munka-
erővel, idővel és
pénzzel

49. ábra

*A központosított áruszállítás
előnyeit a fuvaroztatók
nehezen értették meg*

Kőbányák, figyelem!

Folyamatos termeléssel adjanak lehetőse-
minél nagyobb

közúti előszállítások

végzésére

50. ábra

*A tavaszi hónapok szabad
fuvar kapacitását a közúti közlekedés is
előszállítással próbálta kihasználni*

51. ábra

*A közúti balesetek 1961-ben
tovább emelkedtek*

1961-ben

9898

közúti baleset

666

halott

9427

sebesült

19 341 000 forint

járműkár

A PUSZTULÁS SZÁMAI!

A közlekedési szabályok
megtartásával
a szabályok megtartását
elősegítő
társadalmi összefogással

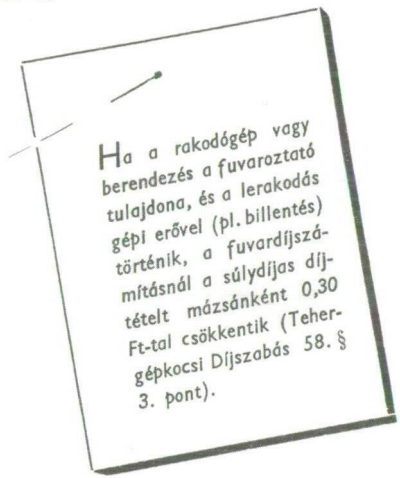
CSÖKKENTSÜK

**A KÖZÚTI
BALESETEK
SZÁMÁT!**



52. ábra
 Az 1960-as években
 díjszabásilag is ösztönözték
 a rakodásgépesítést


Közúti fuvarozásainál
 — különösen a szóródó áruknál —
 rakodásgépesítéssel nagy költségmegtakarítást
 érhet el.



Ha a rakodógép vagy berendezés a fuvaroztató tulajdona, és a lerakodás gépi erővel (pl. billentés) történik, a fuvardíjszámitásnál a súlydíjas díjtételt mázsánként 0,30 Ft-tal csökkentik (Tehergépkocsi Díjszabás 58. § 3. pont).

53. ábra
 A pótfuvarokat kedvezményes
 fuvardíjjal sem lehetett az
 elvárható mértékben növelni

VEGYE
IGÉNYBE



a Tehergépjármű Díjszabás
 határidős kedvezményét

Helyközi viszonylatban további-
 tandó áruit pótfuvarként adja fel
 fuvarozásra

**EZÉRT 25⁰/₀ DÍJKEDVEZMÉNYT
 BIZTOSÍT A FUVARÓZÓ**